

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO PARANÁ
ESCOLA DE NEGÓCIOS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ADMINISTRAÇÃO
MESTRADO EM ADMINISTRAÇÃO

NORTON FERNANDO MARQUES DA SILVA

**GOVERNANÇA NO PORTO DE PARANAGUÁ/PARANÁ: EM BUSCA DA
SUSTENTABILIDADE PORTUÁRIA**

CURITIBA – PR

2019

NORTON FERNANDO MARQUES DA SILVA

**GOVERNANÇA NO PORTO DE PARANAGUÁ/PARANÁ: EM BUSCA DA
SUSTENTABILIDADE PORTUÁRIA**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Administração da Pontifícia Universidade Católica do Paraná, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Administração, área de concentração em Estratégia.

Orientador: Prof. Dr. Ubiratã Tortato

Coorientador: Dr. Edson Cezar Aguiar

CURITIBA – PR

2019

Dados da Catalogação na Publicação
Pontifícia Universidade Católica do Paraná
Sistema Integrado de Bibliotecas – SIBI/PUCPR
Biblioteca Central
Luci Eduarda Wielganczuk – CRB 9/1118

S586g
2019 Silva, Norton Fernando Marques da
Governança no Porto de Paranaguá : em busca da sustentabilidade
portuária / Norton Fernando Marques da Silva ; orientador: Ubiratã Tortato ;
coorientador: Edson Cezar Aguiar. – 2019.
70 f. ; 30 cm

Dissertação (mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Paraná,
Curitiba, 2019
Bibliografia: p. 60-66

1. Governança corporativa. 2. Portos – Administração. 3. Sustentabilidade.
4. Eficiência organizacional. I. Tortato, Ubiratã. II. Aguiar, Edson Cezar.
III. Pontifícia Universidade Católica do Paraná. Programa de Pós-Graduação
em Administração. IV. Título.

CDD 20. ed. – 658.4

TERMO DE APROVAÇÃO

**GOVERNANÇA NO PORTO DE PARANAGUÁ/PARANÁ: EM BUSCA DA
SUSTENTABILIDADE PORTUÁRIA.**

Por

NORTON FERNANDO MARQUES DA SILVA

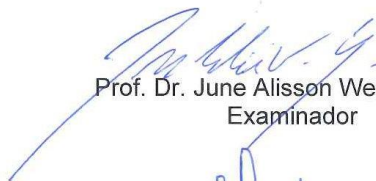
Dissertação aprovada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre no Programa de Pós-Graduação em Administração, área de concentração em Administração Estratégica, da Escola de Negócios da Pontifícia Universidade Católica do Paraná.



Prof.ª Dra. Angela Cristiane Santos Póvoa
Coordenadora do Programa de Pós-Graduação em Administração



Prof. Dr. Ubiratã Tortato
Orientador



Prof. Dr. June Alisson Westarb Cruz
Examinador



Prof. Dr. Marcos Gonçalves Perroni
Examinador



Prof. Dr. Leandro Angelo Pereira
Examinador

RESUMO

Tendo em vista o desenvolvimento das importações e exportações entre os países, possuir um eficiente desempenho portuário é de fundamental importância. Um modelo de governança portuária pode trazer maior eficácia e inserção competitiva dos portos. Levando em conta esses aspectos, essa dissertação tem como objetivo verificar como se deu a evolução da sustentabilidade ambiental e da governança corporativa do Porto de Paranaguá no período de 2012 a 2018. O interesse pelo Porto de Paranaguá/Paraná surgiu por ser considerado o maior porto graneleiro da América Latina e uma das maiores infraestruturas portuárias do continente. Outrossim, uma governança portuária eficiente precisa ser considerada uma das prioridades das administrações portuárias. A metodologia para essa dissertação foi, num primeiro momento, bibliográfica, facilitada por documentos oficiais sobre o Porto de Paranaguá. Também foram feitas entrevistas com cinco gestores do Porto, que deram suas opiniões a respeito do assunto. A pesquisa constatou que a administração do Porto de Paranaguá tem efetuado esforços para modernizar o porto, embora alguns funcionários da administração ainda têm dúvidas sobre isso.

Palavras-chave: Eficiência. Governança. Infraestrutura. Porto de Paranaguá.

ABSTRACT

In view of the development of imports and exports between countries, having an efficient port performance is of fundamental importance. It is believed in a model of port governance by bringing greater efficiency and competitive insertion of ports. Taking into account these aspects, this dissertation aims to verify how the evolution of environmental sustainability and corporate governance of the Port of Paranaguá occurred from 2012 to 2018. Interest in the Port of Paranaguá / Paraná emerged as being the largest port. bulk carrier in Latin America and one of the largest port infrastructures on the continent. Furthermore, efficient port governance needs to be considered one of the priorities of port administrations. The methodology for this dissertation was, at first, bibliography, facilitated by official documents about the Port of Paranaguá. Interviews were also conducted with five managers from Porto, who gave their opinions on the subject. The survey found that the management of Paranaguá Port has been making efforts to modernize the port, although some administration officials still have doubts about it.

Keywords: Efficiency. Governance Infrastructure. Port of Paranaguá.

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Eficiência da Governança Corporativa do Porto de Paranaguá em relação à temática ambiental.....	51
Gráfico 2: Estratégias Voltadas à Governança Corporativa em relação à estratégia ambiental ou geral.....	52
Gráfico 3: Modelo de Governança Corporativa do Porto de Paranaguá.....	52
Gráfico 4: Efeitos das Ações de Governança Corporativa.....	53
Gráfico 5: Mudanças no Ambiente Logístico do Porto.....	54
Gráfico 6: Resultados da Governança.....	55
Gráfico 7: Resultados Falhos da Governança Corporativa do Porto.....	55
Gráfico 8: Tutela do Meio Ambiente do Porto de Paranaguá.....	55
Gráfico 9: Dispositivos de Controle Ambiental do Porto de Paranaguá.....	56
Gráfico 10: O Poder Público de Paranaguá em Relação às Normas Constitucionais.....	57

LISTA DE QUADROS

Quadro 1: Índice de desempenho ambiental brasileiro: quadro de objetivos políticos, indicadores e resultados mensurados.....	26
Quadro 2: Indicadores de desempenho que compõe o IDA.....	30
Quadro 3: O índice de desempenho ambiental (IDA) dos portos brasileiros..	32
Quadro 4:- Dimensões e fatores do modelo de governança.....	36

LISTA DE ABREVIATURAS

APPA – Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina

CNI – Confederação Nacional da Indústria

CDRJ – Companhia Docas do Rio de Janeiro

CODEBA – Companhia das Docas do Estado da Bahia

CODERN – Companhia Docas do Rio Grande do Norte

CODESA – Companhia Docas do Espírito Santo

CODESP – Companhia Docas do Estado de São Paulo

CPPR – Capitania dos Portos do Paraná

IDA –Índice de Desempenho Ambiental

REMADE – Revista da Madeira

SEP – Secretaria Especial dos Portos

TUP –Terminais de Uso Privado

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	9
1.1 DELIMITAÇÃO DO TEMA	9
1.2 FORMULAÇÃO DO PROBLEMA	11
1.3 OBJETIVOS DA PESQUISA	11
1.3.1 Objetivo Geral	12
1.3.2 Objetivos Específicos	12
1.4 JUSTIFICATIVA	12
1.4.1 Justificativa Teórica	13
1.4.2 Justificativa Prática	13
1.5 ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO	14
2 METODOLOGIA	16
2.1 DELINEAMENTO DA PESQUISA	16
2.1.1 Especificação do Problema	16
2.1.2 Instrumento de Coleta de Dados	17
2.1.3 População e Amostra	17
2.2 ANÁLISE DOS DADOS	17
3 SUSTENTABILIDADE	20
3.1 O ÍNDICE DE DESEMPENHO AMBIENTAL (IDA)	25
3.2 A IMPORTÂNCIA DA DIMENSÃO AMBIENTAL	28
4 GESTÃO PORTUÁRIA	30
4.1 GESTÃO DOS PORTOS BRASILEIROS	30
4.2 GOVERNANÇA CORPORATIVA PORTUÁRIA	33
4.2.1 O Significado de Governança Corporativa	33
4.2.2 A Governança Corporativa Portuária	35
4.3 O PORTO DE PARANAGUÁ/PARANÁ	37
4.3.1 Caracterização do Porto de Paranaguá	37
4.3.2 Breve Histórico do Porto de Paranaguá	38
4.3.3 Governança Corporativa do Porto de Paranaguá de 2012 a 2018	40
4.3.4 Estrutura da Governança Corporativa do Porto de Paranaguá	41
4.3.5 Estratégias Voltadas para obtenção de Vantagens Competitivas no Porto de Paranaguá	42
4.4 ANÁLISE DOS ASPECTOS AMBIENTAIS DO PORTO DE PARANAGUÁ	43
4.4.1 Programas de Monitoramento	45
4.4.2 Programas de Gerenciamento	47
4.4.3 Programa de Educação Ambiental	47
5 ANÁLISE DOS RESULTADOS DA PESQUISA	48
5.1 ANÁLISE DE RESULTADOS DA PESQUISA DOCUMENTAL E BIBLIOGRÁFICA	49
5.2 ANÁLISE DOS RESULTADOS DA PESQUISA FEITA COM OS FUNCIONÁRIOS DO PORTO	49
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	58
REFERÊNCIAS	60
APÊNDICE I – QUESTIONÁRIO	67

1 INTRODUÇÃO

O grande desafio enfrentado pela atividade portuária nos dias de hoje é promover seu desenvolvimento de forma harmoniosa com o meio ambiente. É possível que os impactos decorrentes dessa atividade tenham origem no trânsito de cargas portuárias e pela utilização das estruturas dos portos.

O Brasil, conforme se tem conhecimento, enfrenta problemas crônicos em suas atividades portuárias e mesmo com a Lei nº 8.630 de 1993, não foram contempladas as questões ambientais de tal atividade. Segundo Porto & Teixeira (2002), a questão ambiental ainda não está incorporada às atividades portuárias do país.

Diante desse cenário, verifica-se que o Porto de Paranaguá, situado no Estado do Paraná, a partir de 2014, instituiu a Diretoria de Meio Ambiente, responsável por gerenciar aspectos relacionados ao meio ambiente e a saúde e segurança dos trabalhadores, assim como garantir a execução dos programas ambientais de monitoramento, gerenciamento e prevenção (APPA, 2018). Acredita-se que o Porto de Paranaguá mantém constante monitoramento de todas as suas atividades, procurando desenvolver uma convivência saudável com o meio ambiente.

Diante dessa realidade, há necessidade de uma verificação para saber como estão sendo executadas as políticas relativas à governança ambiental do Porto de Paranaguá/Paraná, que é o objeto dessa pesquisa.

1.1 DELIMITAÇÃO DO TEMA

Desde os tempos do Brasil colônia, os portos têm um papel fundamental no desenvolvimento do país. Antigamente, os portos brasileiros eram destinados à exportação do pau-brasil e no recebimento de escravos vindos da África. Mais tarde, o papel dos portos nacionais ampliou-se por causa da exportação do café, que deu grande estímulo à economia nacional. Já a algum tempo, “os portos brasileiros são responsáveis por mais de noventa por cento da movimentação de cargas do país” (ARAÚJO, 2013, p. 13).

A partir da década de 1990 os portos brasileiros, acompanhando o desenvolvimento portuário mundial, implantaram reformas em busca da eficiência produtiva.

Um marco importante foi a Lei de Modernização dos Portos nº 8.630 de 25 de fevereiro de 1993, que permitiu um novo olhar dos equipamentos e instalações portuárias e principalmente mão-de-obra. Em 1998 a lei 9719/98 aperfeiçoou e complementou a lei 8630/93 dispondo sobre normas e condições gerais de proteção ao trabalho portuário, instituindo multas pela inobservância de seus preceitos e dando outras providências. A Lei 12.815/2013 traz em seu bojo novos critérios e uma nova natureza jurídica para os contratos de arrendamentos portuários. Manteve a figura do arrendamento portuário, mas adaptou essa figura à nova realidade jurídica e política vigente. Essas leis têm como escopo principal as relações trabalhistas. Ressalta-se contudo que, mesmo com essas leis, há indícios de que a reestruturação dos portos nacionais ainda não está completa. Nota-se que os portos ainda estão defasados quando se fala em sustentabilidade portuária.

O termo sustentabilidade abrange dimensões de ordem ambiental, econômica, social e política que interferem na gestão portuária e têm como objetivo conceder ao ser humano condições dignas de sobrevivência (NUSDEO, 2009). Esse termo é bastante amplo e “abriu as portas para o debate da equidade social dentro de uma mesma geração e incorporou o meio ambiente no debate sobre o desenvolvimento de forma definitiva”, segundo Dias (2006, p. 32).

Estas colocações serviram de estímulo para a pesquisa, que tem como tema a sustentabilidade portuária no Porto de Paranaguá/Paraná e se volta para uma específica dimensão da sustentabilidade: a ambiental.

. A abordagem desse assunto vai permitir compreender a situação do Porto de Paranaguá, apontando sua evolução no período de 2012 até 2018 e como foi exercida a governança que permitiu essa evolução. Escolheu-se esse período, pois segundo a APPA (2018) foram os anos que esse porto mais exportou e, portanto, a governança teve que atuar com toda a eficiência as operações portuárias.

É possível que a sustentabilidade portuária no Porto de Paranaguá/Paraná, traga muitas possibilidades no que se refere à reciclagem do lixo das embarcações, ao reaproveitamento dos resíduos sólidos e o respeito ao meio ambiente marítimo por meio de medidas que favoreçam a utilização dos bens ambientais para gerar

riqueza com sustentabilidade. Destaca-se que entender como tudo isso transcorreu é o esforço e contribuição desse trabalho.

1.2 FORMULAÇÃO DO PROBLEMA

A sustentabilidade nas atividades portuárias tem sido a busca de muitos países que procuram incorporar em suas políticas o desenvolvimento sustentável. No Brasil, essa política parece que ainda não se concretizou em sua totalidade, pois os portos ainda têm muitos problemas logísticos e de gestão sustentável. Conforme Pinheiro e Frischtak (2014) os portos nacionais têm vários gargalos que dificultam o seu funcionamento e por conta disso, os impactos ambientais negativos são muitos, embora pouco divulgados.

Em interessante análise sobre os problemas dos portos brasileiros, Rebello (2019) relata que há vários problemas como: estruturas obsoletas, operações ineficientes, falta de dragagem, tarifas caras, entre outros. Tudo isso porque a Administração Pública não tem feito investimentos na infraestrutura portuária. Os projetos de dragagem dos portos nacionais estão parados há muito tempo, por falta de investimentos. Por conta da crise econômica que afeta o País¹, tem ocorrido uma diminuição nos volumes de cargas no comércio internacional trazendo mais prejuízos aos portos. Para enfrentar esses problemas é preciso revistar e diminuir as normas no setor portuário, reduzir a intervenção estatal, dar celeridade e segurança aos projetos para atrair investimentos e passar para a iniciativa privada tudo aquilo que o Estado é incapaz de fazer.

No caso de Paranaguá, houve uma grande evolução na gestão ambiental entre os anos de 2012 e 2018. Diante disso, a pergunta da pesquisa é: como se deu a evolução da gestão ambiental do Portos de Paranaguá e sua governança no período de 2012a 2018?

1.3 OBJETIVOS DA PESQUISA

Os objetivos da pesquisa se referem ao propósito para o qual o estudo foi elaborado. “Estabelece uma série de compreensões no sentido de descobrir

¹ Essa crise começou por volta de 2014 quando o país entrou em recessão técnica e por causa dos altos impostos no Brasil (BEZERRA, 2019).

respostas para as indagações e questões que existem em todos os ramos do conhecimento humano” (OLIVEIRA, 2002, p. 117).

1.3.1 Objetivo Geral

Analisar o impacto da governança corporativa nas estratégias de gestão ambiental no porto.

1.3.2 Objetivos Específicos

Para alcançar o objetivo geral foram estabelecidas-se os seguintes objetivos específicos:

- Verificar como se deu a evolução das políticas ambientais implantadas no Porto de Paranaguá/Paraná.
- Examinar as questões referentes ao meio ambiente no desenvolvimento da atividade portuária do porto.
- Expor o conceito de governança portuária no porto, seus limites e aceções.
- Discorrer sobre a necessidade de um programa de governança portuária para a área ambiental nas atividades portuárias do porto.

1.4 JUSTIFICATIVA

O assunto é relevante, pois acredita-se que a gestão ambiental é um dos graves problemas do país, destruindo parte significativa do patrimônio ambiental e dos recursos naturais. É fato notório que o desenvolvimento sustentável dos portos nacionais é um desafio por causa da falta de recursos para investimentos em infraestrutura por parte do Estado.

Levando em conta esses aspectos, a motivação para essa pesquisa é conhecer a realidade da questão ambiental no Porto de Paranaguá, pois as atividades desse porto certamente, trazem inúmeros conflitos ambientais e isso exige mudanças para uma nova cultura portuária, que transforme o porto em vetor de desenvolvimento sustentável.

1.4.1 Justificativa Teórica

O interesse pelo Porto de Paranaguá/Paraná, surgiu por ser considerado o maior porto graneleiro da América Latina, um dos mais importantes centros de comércio marítimo e uma das maiores infraestruturas portuárias do continente, segundo a APPA (2018).

As práticas de sustentabilidade no porto de Paranaguá/Paraná podem significar um passo importante para melhorar seu desempenho ambiental, além de torná-lo mais competitivo. Decorre desse fato a relevância da pesquisa ao observar se as práticas de sustentabilidade estão sendo adotadas e ainda, a proposição de um possível planejamento de ações direcionadas àquele local.

Outrossim, segundo Valois (2009) a comunidade científica tem se interessado em compreender as questões envolvidas na avaliação de desempenho ambiental dos portos, reconhecendo a necessidade de uma nova responsabilidade abrangendo a dimensão ambiental, que nos dias de hoje, significa um melhor posicionamento das empresas que exploram esses locais.

1.4.2 Justificativa Prática

A sustentabilidade dos portos brasileiros é um assunto que tem chamado muito a atenção de pesquisadores e teóricos. E não é por menos, pois a busca pelo desenvolvimento econômico em sintonia com a proteção ambiental, vem se tornando uma preocupação constante nos últimos anos. No Porto de Paranaguá isso não é diferente, pois acredita-se que nesse porto ainda existem conformidades que precisam ser alcançadas.

Desta forma, analisar se as operações no Porto de Paranaguá estão causando impactos sobre o meio ambiente traz nova luz sobre a importância da sustentabilidade, beneficiando-o, como também, vai abrir espaços para futuras pesquisas nas mais diversas áreas e na perpetuação daquela instituição pública.

Acredita-se que essa dissertação vai apontar caminhos em direção à sustentabilidade portuária e pode servir de referência quando se quer conhecer as ações das autoridades locais para alcançar tal tarefa.

1.5 ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

Esta dissertação foi operacionalizada em quatro capítulos, além da introdução e considerações finais. O primeiro capítulo compreende a introdução, contemplando o problema da pesquisa, delimitação do tema, objetivo geral e específicos e justificativa do trabalho.

No segundo capítulo aborda-se a metodologia utilizada para a execução da pesquisa, que é do tipo exploratória, com enfoque bibliográfico e documental. A coleta de dados para análise documental ocorreu através da literatura pertinente de órgãos públicos e particulares. Também foi elaborado um questionário com dez questões, direcionados a cinco funcionários da administração do porto. A análise dos dados será procedida tendo como base alguns autores como (ANTAQ, 2013 e 2017), (APPA, 2018), (BRASIL, 2013), (CAMPOS, 2008), (ASMUS e KITZMANN, 2004), entre outros.

O capítulo 3 trata da sustentabilidade, um tema muito discutido na atualidade, pois muitos países estão preocupados com a poluição, urbanização desordenada e o uso indiscriminado dos recursos naturais. O que se pretende é o desenvolvimento integrado à natureza, com respeito à diversidade biológica e sociocultural. Em linhas gerais, a proposta de desenvolvimento sustentável significa que o Estado deve prover as comunidades de condições suficientes para a formação de uma sociedade sustentável. Porém, existe um choque entre os modelos tradicionais da sociedade e uma sociedade sustentável.

O quarto capítulo trata da gestão portuária, iniciando com a administração dos portos brasileiros e mostrando o desempenho ambiental desses portos. A seguir aborda-se a governança corporativa portuária, que abrange a coordenação das transações entre atores pertencentes a uma aglomeração empresarial, ou seja, realiza um alinhamento entre esses atores com o objetivo de aumentar a eficiência do porto. A governança portuária viabiliza as relações existentes entre as práticas de coordenação de atividades de forma integrada com o objetivo de organizar grupos de indivíduos com o propósito comum que é favorecer a flexibilidade e gerenciamento logístico-portuário.

No quinto capítulo foi apresentado os resultados da pesquisa, começando com a caracterização do Porto de Paranaguá, sua área e polígono onde se encontra inserido o citado porto. Também foi feito um breve histórico desse porto, desde a

sua inauguração em 1935 até os dias atuais. O assunto seguinte foi a governança corporativa do Porto de Paranaguá, mostrando sua estrutura e descrição do órgão de gerenciamento que é a APPA (Associação dos Portos de Paranaguá e Antonina). Na estrutura da governança corporativa do porto são mostrados os principais objetivos estratégicos e metas a serem alcançadas, através dos quais podem ser percebidos: a visão e valores daquela administração portuária. Neste capítulo também foi feito uma análise dos aspectos ambientais do porto, explorando os programas de monitoramento, gerenciamento e educação ambiental. Na análise do questionário foram apresentadas as respostas e, em seguida, a respectiva análise.

2 METODOLOGIA

2.1 DELINEAMENTO DA PESQUISA

Toda pesquisa exige que as ações desenvolvidas ao longo de seu processo sejam planejadas. De modo geral, “concebe-se o planejamento como a primeira fase da pesquisa, que envolve a formulação do problema, a especificação de seus objetivos, a construção de hipóteses, a operacionalização dos conceitos, etc. (GIL, 2008, p. 49).

A pesquisa será de forma qualitativa, pois “é uma forma adequada para poder entender a relação de causa e efeito do fenômeno e consequentemente chegar à sua verdade e razão” (OLIVEIRA, 2002, p.116).

A pesquisa será do tipo exploratória, por familiarizar-se com um assunto pouco conhecido e explorado (GIL, 2008).

A investigação dos dados ocorrerá por meio de pesquisa bibliográfica, documental e questionário direcionado à alta administração do Porto de Paranaguá. A pesquisa bibliográfica “propicia o exame de um tema sob novo enfoque ou abordagem, chegando a conclusões inovadoras” (MARCONI e LAKATOS, 2010, p. 166).

A pesquisa documental será desenvolvida por meio de “materiais que não receberam ainda um tratamento analítico” (GIL, 2008, p. 28).

2.1.1 Especificação do Problema

Apesar dos gargalos que emperram o escoamento dos produtos dos portos brasileiros, as administrações portuárias tentam se empenhar cada vez mais para otimizar suas gestões administrativas. Essa não é uma tarefa fácil, e no Porto de Paranaguá/PR, a prática da gestão portuária deve ser considerada uma das prioridades, tendo em vista a importância que esse porto representa.

Embora a atividade portuária seja geradora de divisas importantes para o país, sua atividade traz prejuízos ao meio ambiente, conforme Junqueira (2002). Acredita-se que no Porto de Paranaguá/Paraná, isso não é diferente, pois é um porto com muito movimento de caminhões e trens e responsável pelo escoamento

de grande parte dos grãos produzidos no país, o que o torna bastante poluído. Portanto, pretende-se fazer uma investigação sobre a situação da governança corporativa e do meio ambiente do citado porto.

2.1.2 Instrumento de Coleta de Dados

Para elaboração das questões referentes à governança corporativa do citado porto, levou-se em conta as dimensões e fatores do modelo de governança de Vieira, Kleimann Neto e Monfort-Mulinas (2013), apresentado anteriormente no quadro 4, que são, resumidamente: estrutura, ações e resultados da governança. A estrutura da governança compreendeu a coordenação dos atores da cadeia logístico-portuária e como tem se dado a inserção competitiva do porto nas redes globais de transporte marítimo. As ações de governança envolveram a procura pela eficiência e eficácia das operações e a inserção competitiva do porto nas redes globais de transporte marítimo. Os resultados da governança envolveram o grau de coordenação dos atores da cadeia logística-portuária, nível de eficiência e eficácia das operações realizadas no porto.

Os instrumentos de coleta de dados sobre o assunto da governança corporativa no Porto de Paranaguá foram documentos e literatura pertinente de órgãos públicos e particulares. Pretende-se com isso alcançar um dos objetivos específicos que é o de expor o conceito de governança portuária do porto, seus limites e acepções.

A pesquisa documental também abrangeu verificar como se deu a evolução das políticas ambientais implantadas naquele Porto e as questões ambientais no desenvolvimento da atividade portuária do Porto.

Concomitantemente foi elaborado um questionário (Apêndice I), contendo 10 (dez) perguntas referentes à prática da governança corporativa no Porto de Paranaguá/PR, como também, questões referentes à sustentabilidade e meio ambiente abrangendo 5 (cinco) funcionários da alta administração do porto e que foram escolhidos por conhecerem melhor todo o funcionamento do porto.

Quanto à sustentabilidade, o questionário teve como base alguns indicadores e categorias que compõe o Índice de Desempenho Ambiental – IDA, a partir do preenchimento de questionário abrangendo algumas categorias conforme estipulado

a seguir: na categoria econômico-operacional, assuntos referentes à Governança Ambiental, Segurança, Gestão das Operações Portuárias, Gerenciamento de Energia, Custos e Benefícios das Ações Ambientais, Agenda Ambiental e Gestão Condominial do Porto Organizado. Na Categoria Sociocultural, serão analisados os fatores de educação ambiental e saúde pública. Na Categoria Biológico-Ecológica, será analisada a Biodiversidade do porto de Paranaguá/Paraná.

Seguindo o processo do IDA, de acordo com Backmann et al. (2013), os documentos cedidos pela Administração do Porto deverão conter os seguintes parâmetros:

1. Impactos ambientais dos produtos e processos que abrangem: poluição atmosféricas, das águas, sonora, visual.
2. Informações sobre resíduos e desperdícios.
3. Estabelecimento de metas e objetivos ambientais.
4. Programa de gestão ambiental (longo prazo).
5. Declaração das políticas empresariais ambientais.
6. Uso eficiente/Reutilização da água.
7. Auditoria ambiental.
8. Práticas contábeis de itens ambientais.
9. Reserva para proteção ambiental.
10. Custos e/ou despesas ambientais.

2.1.3 População e Amostra

O universo da pesquisa compreende a administração do Porto de Paranaguá/PR (APPA), por meio do qual será possível conhecer a situação do porto em relação à sustentabilidade, contemplando a dimensão do meio ambiente.

A população entrevistada abrangeu cinco funcionários da alta administração, conhecedores de todo o funcionamento do porto e portanto, hábeis para dar suas opiniões.

2.2 ANÁLISE DOS DADOS

A análise dos dados foi procedida tendo como base o estudo de caso do Porto de Paranaguá/Paraná e o referencial teórico apresentado, em autores como:

ANTAQ (2013 e 2017), ASMUS e KITZMANN (2004), BRASIL (2013), CAMPOS (2008), FARMING (2017), KITZMANN, ASMUS (2006), SILVA (2018) e APPA (2018).

As perguntas do questionário (Apêndice I), foram analisadas seguindo a escala de Likert. Essa escala consta de cinco pontos: (1) Discordo totalmente; (2) Discordo; (3) Sem opinião; (4) De acordo; (5) Totalmente de acordo (VIEIRA e DALMORO, 2008).

A vantagem da escala de Likert “consiste no fato de que ela tem a sensibilidade de recuperar conceitos aristotélicos de manifestação de qualidades: reconhece a oposição entre contrários; reconhece gradiente; e reconhece situação intermediária” (PEREIRA, 2001, p. 65).

Neste contexto, para converter as respostas em número, foram adotados os posicionamentos de McClelland (2019) e Pereira (2001), que são apresentados na tabela seguinte.

TABELA 1: ESCALA LIKERT

Opinião	Scores
Discordo parcialmente	1
Discordo	2
Sem opinião	3
De acordo parcialmente	4
De acordo	5

Fonte: McClelland (2019) e Pereira (2001).

Para analisar os resultados obtidos é necessário somar os números para cada respondente e calcular a média (McCLELLAND, 20019).

3 SUSTENTABILIDADE

A sustentabilidade é um tema presente em discussões acadêmicas, imprensa e nos mais diversos locais que se interessam sobre a temática. O assunto não se esgota em apenas algumas reflexões, mas se trata de um processo de compreensão e evolução do que se espera alcançar, com base nesse conceito.

A construção do conceito de sustentabilidade está vinculada à preocupação com a urbanização desordenada, o uso indiscriminado dos recursos naturais, a má distribuição de renda, o desemprego e a pobreza, entre outros. Em razão desses aspectos, verificou-se a urgência de se adotar um padrão sustentável de desenvolvimento.

Esta preocupação está acontecendo desde o final do século XX, quando consolidou-se uma nova visão de desenvolvimento que não abrange tão somente o meio ambiente natural, mas inclui outros aspectos, especialmente os socioculturais, deixando claro que a qualidade de vida dos seres humanos passa a ser condição essencial.

Isso deixa claro que atualmente há muito interesse no conceito e finalidades do desenvolvimento sustentável. Mas, o que é desenvolvimento sustentável?

O conceito de desenvolvimento sustentável surgiu na Conferência de Estocolmo de 1972, e foi designado à época como “abordagem do ecodesenvolvimento”, e, posteriormente, renomeado com a denominação atual. O desenvolvimento sustentável será alcançado se três critérios fundamentais forem obedecidos simultaneamente: equidade social, prudência ecológica e eficiência econômica. Em 1980, o documento “Estratégia Mundial para a Conservação da Natureza”, elaborado conjuntamente pela União Internacional para a Conservação da Natureza (IUCN), pelo Programa de Meio Ambiente das Nações Unidas (PNUMA) e pelo *World Wildlife Fund* (WWF), define sustentabilidade como “uma característica de um processo ou estado que pode manter-se indefinidamente” (DIAS, 2006, pp-30-31).

A partir desse conceito, é possível formular alternativas de gestão para superar os obstáculos à sustentabilidade do meio ambiente, como também, superar a lógica tradicional de subjugar a natureza somente para fins econômicos, esquecendo-se de que ela não é uma mera mercadoria, mas é condição essencial para a sobrevivência humana.

O relatório produzido pela Comissão Brundtland (Nosso Futuro Comum) definiu que o desenvolvimento sustentável deve estabelecer uma relação harmônica do homem com a natureza, como centro de um processo de desenvolvimento que deve satisfazer às necessidades humanas. O relatório também enfatiza que a pobreza é incompatível com o desenvolvimento sustentável, mostrando a necessidade de que a política ambiental deva ser parte integrante do processo de desenvolvimento (DIAS, 2006).

Segundo Cavalcanti (1998) o intuito do Relatório Brundtland era o de harmonizar os objetivos econômicos, ecológicos e sociais, que se mostraram incompatíveis, devido à priorização do crescimento econômico, o qual em lugar de cumprir seu objetivo de levar ao desenvolvimento, ameaçava a sobrevivência humana. O documento é referência para a elaboração de políticas públicas de todos os países, devido ao caráter de obrigatoriedade de abordar globalmente os problemas ambientais. Eis o pensamento da Comissão Mundial que elaborou o Relatório Brundtland:

A Comissão Mundial não acredita que um sombrio cenário de escalada da destruição do potencial global de desenvolvimento – realmente, a capacidade da Terra de suportar a vida – é um destino inexorável. O problema é planetário, mas não é insolúvel. Acredito que a história lembrará que nesta crise, os dois maiores recursos, o homem e a terra, redimirão a promessa de desenvolvimento. Se nós tomarmos conta da natureza, a natureza cuidará de nós. A conservação virá realmente quando reconhecermos que se quisermos salvar parte do sistema, nós temos que salvar o sistema. Essa é a essência que chamamos de desenvolvimento sustentável. (BRUNDTLAND *apud* CAVALCANTI, 1998, p. 55).

Fica claro que a proposta de desenvolvimento presente no Relatório Brundtland reflete um processo de amadurecimento dos padrões de desenvolvimento e crescimento econômico, e por isso, devem levar a uma mudança de atitudes, possibilitando inclusive uma transformação das relações políticas entre o Estado e as comunidades. Isso na prática, nem sempre é possível, e

Os custos ecológicos e sociais das opções de desenvolvimento não internalizados pelo sistema político acabam gerando uma imagem paradoxal de economicidade: apropriação intensiva e cada vez mais sofisticada, do ponto de vista tecnológico, de recursos naturais, com base em critérios de rentabilidade a curto ou médio prazo, e fortalecendo a

legitimidade de um jogo estratégico “contra” a natureza; “dualização” crescente em termos de oportunidades sociais; uniformização de estilos de vida; hipertrofia do consumo de bens supérfluos; anomia; perda do controle social dos rumos da evolução da técnica, etc. (VIEIRA e WEBER, 2000, p. 18).

Verifica-se que existe um conflito, em que “o discurso do desenvolvimento sustentável só poderia obter sucesso se conseguisse demonstrar que a conservação ambiental promovia o crescimento dos negócios e da economia e não apenas que esses valores antagônicos podiam ser reconciliados”, conforme cita Silva e Mendes (2005, p. 14).

Essa reconciliação parece mais uma utopia, pois nem sempre o que é proposto é realizado. Silva e Mendes (2005, p. 15) exemplificam: “Negociar com a geração futura que tem de preservar para sobreviver é muito mais simples do que acordar que essa geração preservará o meio ambiente e não utilizará formas degradantes para os recursos”.

Vale dizer que uma das maiores dificuldades no processo de sustentabilidade se insere no confronto entre interesses privados e interesses públicos, ou seja, nem sempre o Estado pode prover as comunidades de condições suficientes para a formação de uma sociedade sustentável.

Segundo Acserald e Leroy (1999) uma sociedade sustentável é aquela em que o desenvolvimento está integrado à natureza, com respeito à diversidade biológica e sociocultural, exercício responsável e consequente da cidadania, distribuição equitativa das riquezas e condições dignas de desenvolvimento.

Sobre este assunto Vieira e Weber (2000) relatam que nas duas últimas décadas muitos pesquisadores alertam para a importância dos processos de organização e mudança social que engendram impactos socioambientais destrutivos. Por sua vez, atualmente existe uma compreensão cada vez mais abrangente desses processos, abrindo espaço para uma lucidez maior da identificação de pontos de estrangulamento estruturais dos sistemas socioambientais e na consideração do leque de opções que se abrem, apesar das coações impostas pelo cenário internacional de globalização econômica.

Jacobi (1999) chama a atenção de que a ideia de sustentabilidade implica na premissa de que é preciso definir uma limitação nas possibilidades de crescimento e um conjunto de iniciativas que levem em conta a existência de interlocutores e

atores sociais relevantes e ativos através de práticas educativas. É importante salientar que uma sociedade sustentável não pode ignorar nem as dimensões culturais, nem as relações de poder existentes e muito menos, o reconhecimento das limitações ecológicas, sob pena de manter um padrão predatório de desenvolvimento, uma forma de governança centralista e autoritária. Segundo Nobre e Amazonas (2002, p. 24),

É também importante notar que mesmo os que consideram que a questão continua a ser discutida em termos de 'há ou não uma contradição entre desenvolvimento e meio ambiente?', também eles têm de enfrentar os desafios colocados pela noção de desenvolvimento sustentável.

Essas premissas revelam que existe um choque entre os modelos tradicionais da sociedade e uma sociedade sustentável, abrindo espaço para muitas reflexões sobre a necessidade de gerar inovações adequadas às especificidades de cada lugar, no sentido de dar respostas aos problemas de cidades, municípios ou do espaço de vida local.

Na Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento (CNUMAD), realizada em 1992 no Rio de Janeiro, com representantes de 179 países, foram discutidos, durante 14 dias os problemas ambientais globais, estabelecendo-se o desenvolvimento sustentável como uma das metas a serem alcançadas pelos governos e sociedades em todo o mundo (DIAS, 2006).

Barbieri (2000) comenta que essa Conferência, assim como as demais conferências que conformaram o chamado Ciclo Social das Nações Unidas, desempenharam um papel fundamental para que houvesse uma maior difusão e um melhor entendimento do Conceito de Desenvolvimento Sustentável – DS.

Sachs (1998) aponta cinco dimensões simultâneas de sustentabilidade que todo planejamento de desenvolvimento deve levar em conta, que são em síntese: a primeira se refere à sustentabilidade social, cuja meta é construir uma civilização com maior equidade na distribuição de renda e de bens, com a finalidade de reduzir as desigualdades entre os ricos e pobres; a segunda é a sustentabilidade econômica que deve ser tornada possível através da alocação e gerenciamento de recursos e de um fluxo constante de investimentos públicos e privados; a terceira diz respeito à sustentabilidade ecológica, que pode ser melhorada levando em conta o uso dos

recursos dos ecossistemas com um mínimo de danos aos sistemas de sustentação da vida, diminuição do consumo de combustíveis fósseis e outros recursos, redução do volume de resíduos e de poluição, definição de normas para proteção ambiental, dentre outras; a quarta dimensão se refere à sustentabilidade espacial, que deve ser dirigida para uma configuração rural-urbana mais equilibrada, reduzindo-se a concentração excessiva nas áreas metropolitanas, frear a destruição de ecossistemas frágeis, explorar o potencial da industrialização descentralizada e criar uma rede de reservas naturais e de biosfera para proteger a biodiversidade. Por último, a sustentabilidade cultural, que inclui a busca de mudanças dentro da continuidade cultural e que traduzam o conceito normativo de ecodesenvolvimento num conjunto de soluções específicas para o local.

Nessas colocações Sachs (1998) esclarece os principais princípios produtivos da natureza como condição de sustentabilidade, que é vista como um sistema de recursos naturais e potencial produtivo para o desenvolvimento sustentável.

No Brasil, as dimensões que compõem o núcleo do conceito de desenvolvimento sustentável – economia, espaço, saúde, educação, cultura e meio ambiente – são direitos assegurados pela Constituição (BRASIL, 1988), nos artigos a seguir transcritos:

Art. 170. A ordem econômica, fundada na valorização do trabalho humano e na livre iniciativa, tem por fim assegurar a todos existência digna, conforme os ditames da justiça social, observados os seguintes princípios:

- I – soberania nacional;
- II – propriedade privada;
- III – função social da propriedade;
- IV – livre concorrência;
- V – defesa do consumidor;
- VI – defesa do meio ambiente, inclusive mediante tratamento diferenciado conforme o impacto ambiental dos produtos e serviços e de processos de elaboração e prestação;
- VII – redução das desigualdades regionais e sociais;
- VIII – busca do pleno emprego;
- IX – tratamento favorecido para as empresas de pequeno porte constituídas sob as leis brasileiras e que tenham sua sede e administração no País.

Art. 174. Como agente normativo e regulador da atividade econômica, o Estado exercerá, na forma de lei, as funções de fiscalização, incentivo e planejamento, sendo este determinante para o setor público e indicativo para o setor privado.

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

Art. 184. Compete à União desapropriar por interesse social, para fins de reforma agrária, o imóvel rural que não esteja cumprindo sua função social, mediante prévia e justa indenização em títulos da dívida agrária, com cláusula de preservação do valor real, resgatáveis no prazo de até vinte anos, a partir do segundo ano de sua emissão, e cuja utilização será definida em lei.

Art. 196. A saúde é direito de todos e dever do Estado, garantido mediante políticas sociais e econômicas que visem à redução do risco de doença e de outros agravos e ao acesso universal e igualitários às ações e serviços para sua promoção, proteção e recuperação.

Art. 197. São de relevância pública as ações e serviços de saúde, cabendo ao Poder Público dispor, nos termos da Lei, sobre sua regulamentação, fiscalização e controle, devendo sua execução ser feita diretamente ou por meio de terceiros e, também por pessoa física ou jurídica de direito privado.

Art. 205. A educação, direito de todos e dever do Estado e da família, será promovida e incentivada com a colaboração da sociedade, visando ao pleno desenvolvimento da pessoa, seu preparo para o exercício da cidadania e sua qualificação para o trabalho.

Art. 215. O Estado garantirá a todos o pleno exercício dos direitos culturais e acesso às fontes da cultura nacional, apoiará e incentivará a valorização e a difusão das manifestações culturais.

Art. 225. Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e a preservá-lo para as presentes e futuras gerações.

Tomando como paradigma os conceitos já apresentados sobre o desenvolvimento sustentável, suas finalidades e dimensões, e o amparo da Constituição ao tema, no decorrer deste trabalho serão utilizados teóricos como Dias (2006), Cavalcanti (1998), Vieira e Weber (2000), Barbieri (2000) e a Constituição Brasileira de 1988. No caso de estudo do Porto de Paranaguá, o indicador utilizado é o IDA (Índice de Desempenho Ambiental).

3.10 INDICE DE DESEMPENHO AMBIENTAL (IDA)

O Índice de desempenho ambiental (IDA) tem uma vantagem considerável, pois é um recurso metodológico para a avaliação de políticas públicas direcionadas

ao meio ambiente. No caso do Porto de Paranaguá, serve para avaliar as políticas públicas que são executadas naquele local.

Tem uma configuração inicial que envolve o cálculo de indicadores ambientais em oito critérios:

Efeito do ambiente nas doenças; água potável e saneamento; qualidade do ar na saúde; poluição do ar em ecossistemas; recursos hídricos; 6) recursos pesqueiros; recursos agrícolas; mudança do clima (RODRIGUES, 2010, p. 9).

Para a ANTAQ (2019) os indicadores do IDA surgiram para avaliar as práticas ambientais no setor portuário mundial. Para Rodrigues (2010) o IDA tem grande importância a nível mundial, pois tem como função direcionar os países rumo à sustentabilidade ambiental.

No Brasil, os indicadores específicos e os resultados das políticas ambientais brasileiras constam no quadro 1.

Quadro 1. Índice de Desempenho Ambiental Brasileiro: quadro de objetivos políticos, indicadores e resultados mensurados

OBJETIVO			Saúde Ambiental			
POLITICAS	Efeito do ambiente nas doenças	Média	Água potável e saneamento	Média	Qualidade do ar na saúde	Média
INDICADORES E RESULTADOS	1. Efeito do ambiente nas doenças	93.5	2. Saneamento básico	70.8	4. Partículas suspensas (urbano)	93.2
			3. Água Potável	83.0	5. Poluição do ar em interiores	86.4
					6. Ozônio ao nível do solo	59.6
Objetivo			Vitalidade dos ecossistemas			
POLITICAS	Poluição do ar em ecossistemas	Média	Recursos hídricos	Média	Biodiversidade e habitat	Média
INDICADORES E RESULTADOS	7. Ozônio em ecossistemas	0.0	9. Qualidade d'água natural	73.9	11. Risco de conservação	70.3
	8. Emissões de dióxido de enxofre	97.8	10. Demanda sob à água disponível	81.9	12. Conservação efetiva	78.7
					13. Habitats críticos	32.1
					14. Áreas marinhas protegidas	(9.0)
POLITICAS			Recursos naturais produtivos			
SUB-CATEGORIA	Recursos florestais	Média	Recursos pesqueiros	Média	Recursos agrícolas	Média
INDICADORES E RESULTADOS	15. Reserva de árvores em crescimento	81.9	25. Intensidade da pesca marinha	79.4	18. Intensidade da irrigação	99.3
			17. Práticas com rede de pesca	100.0	19. Subsídios agrícolas	95.8
					20. Intensidade de terras cultivadas	79.4
					21. Intensidade de áreas queimadas	93.9
					22. Regulamento do uso de pesticidas	90.9
POLITICAS	Mudança do Clima (Gases efeito estufa)	Média				
INDICADORES E RESULTADOS	23. Emissões <i>per capita</i>	80.9				
	24. Emissões/Geração elétrica	90.9				
	25. Emissões industriais de CO ₂	78.0				

Fonte: EPI (2008)

O quadro 1 apresenta o desenho operacional do IDA e possui uma configuração inicial que envolve o cálculo de indicadores ambientais dispostos em oito cenários que são: efeito do ambiente nas doenças; água potável e saneamento; qualidade do ar na saúde; poluição do ar em ecossistemas; recursos hídricos; biodiversidade e habitat; recursos florestais; recursos pesqueiros; recursos agrícolas e mudança de clima.

A composição do IDA compreende:

1. Impactos ambientais dos produtos e processos que abrangem: poluição atmosféricas, das águas, sonora, visual.
2. Informações sobre resíduos e desperdícios.
3. Estabelecimento de metas e objetivos ambientais.
4. Programa de gestão ambiental (longo prazo).
5. Declaração das políticas empresariais ambientais.
6. Uso eficiente/Reutilização da água.
7. Auditoria ambiental.
8. Práticas contábeis de itens ambientais.
9. Reserva para proteção ambiental.
10. Custos e/ou despesas ambientais (BACKMANN et al. ,2013).

3.2 A IMPORTÂNCIA DA DIMENSÃO AMBIENTAL

Para a pesquisa desta dissertação optou-se pela dimensão ambiental, especialmente por causa do alto potencial poluidor e grau de utilização dos recursos naturais das atividades portuárias. Entende-se que essa atividade deve ser acompanhada de medidas adequadas de prevenção e combate à poluição e sujeita aos procedimentos de licenciamento ambiental. Tudo isso porque os desafios impostos pela modernidade portuária são crescentes e a questão ambiental aparece como uma palavra de ordem.

Neste contexto, os portos procuram atender a legislação ambiental vigente e por isso, a gestão ambiental portuária é de suma importância quando o assunto é modernização e competitividade para o setor portuário (CAMPOS e MELO, 2008).

Nesta linha de pensamento, Ginner-Fillol (2012) revela que a gestão ambiental dos portos deve abranger políticas, programas e práticas operacionais no intuito de melhorar o desempenho ambiental, melhorar a rentabilidade e construir uma imagem positiva perante a sociedade e clientes.

Para Valois (2009) a avaliação de desempenho dos portos deve ser viabilizada através de indicadores de desempenho ambiental, fornecendo subsídios para a implementação de medidas para o meio ambiente. Com isso, o porto pode ampliar a sua competitividade e facilitar a conquista de novos mercados.

Outrossim, Porto & Teixeira (2002) alegam que existem lacunas a serem preenchidas quando a palavra de ordem é preservar o meio ambiente nos portos brasileiros, por conta dos passivos herdados. Para Kitzmann e Asmus (2006, p. 1046):

As principais conformidades a serem atendidas atualmente pelos portos são as licenças de operação (LO); licenciamento de dragagem; instalação de unidades de gestão ambiental; plano de emergência individual (PEI); plano de gerenciamento de resíduos sólidos (PGRS); auditoria ambiental; programa de gerenciamento de riscos; plano de controle de emergência e programa de prevenção de riscos ambientais; e o controle e monitoramento ambiental.

Com esse cenário, o passivo ambiental precisa ser superado o mais rápido possível, pois os portos nacionais têm um papel essencial, especialmente nas exportações.

4 GESTÃO PORTUÁRIA

4.1 GESTÃO DOS PORTOS BRASILEIROS

Num estudo sobre o desempenho ambiental de portos brasileiros, levado a efeito por Silva et al. (2018), em 27 portos brasileiros, adotando-se o Índice de Desempenho Ambiental (IDA), que mede o grau de atendimento às conformidades ambientais e a gestão dos ambientes portuários, conforme apresentado no quadro a seguir, chegou-se às seguintes conclusões.

QUADRO 2: INDICADORES DE DESEMPENHO QUE COMPÕE O IDA.

INDICADOR DE DESEMPENHO AMBIENTAL – IDA			
CATEGORIA ECONÔMICO-OPERACIONAL			
INDICADORES GLOBAIS	PESO	INDICADORES ESPECÍFICOS	PESO
GOVERNANÇA AMBIENTAL	0,217	Licenciamento ambiental do porto	0,117
		Quantidade e qualificação dos profissionais no núcleo ambiental	0,033
		Treinamento e capacitação ambiental	0,016
		Auditoria Ambiental	0,05
GESTÃO DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS	0,098	Banco de dados oceanográficos/hidrológicos e meteorológicos/climatológicos	0,016
		Prevenção de riscos e atendimento a emergência	0,108
		Ocorrência de acidentes ambientais	0,036
GESTÃO DAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS	0,098	Ações de retirada de resíduos de navios	0,065
		Operações de contêineres com produtos perigosos	0,033
GERENCIAMENTO DE ENERGIA	0,028	Redução do consumo de energia	0,019
		Geração de energia limpa e renovável pelo porto	0,006
		Fornecimento de energia para navios	0,002
CUSTOS E BENEFÍCIOS DAS AÇÕES AMBIENTAIS	0,068	Internalização dos custos ambientais no orçamento	0,068
AGENDA AMBIENTAL	0,039	Divulgação de informações ambientais do porto	0,004
		Agenda ambiental local	0,018
		Agenda ambiental institucional	0,01
ÍNDICE DE DESEMPENHO AMBIENTAL – IDA			
		Certificações Voluntárias	0,007
		Controle do desempenho ambiental dos arrendamentos e operadores pela Autoridade Portuária	0,038
		Licenciamento ambiental das empresas	0,028

GESTÃO CONDOMINIAL DO PORTO ORGÂNICO	0,11	Plano de Emergência Individual dos terminais	0,015
		Auditoria ambiental dos terminais	0,008
		Planos de Gerenciamento de Resíduos Sólidos dos terminais	0,011
		Certificações voluntárias das empresas	0,004
		Programa de educação ambiental nos terminais	0,008
CATEGORIA SÓCIO-CULTURAL			
INDICADORES GLOBAIS	PESO	INDICADORES ESPECÍFICOS	PESO
EDUCAÇÃO AMBIENTAL	0,05	Promoção de ações de educação ambiental	0,05
SAÚDE PÚBLICA	0,025	Ações de promoção da saúde	0,008
		Plano de contingência de saúde no porto	0,017
CATEGORIA FÍSICO-QUÍMICA			
INDICADORES GLOBAIS	PESO	INDICADORES ESPECÍFICOS	PESO
MONITORAMENTO DA ÁGUA	0,039	Qualidade ambiental do corpo hídrico	0,025
		Drenagem pluvial	0,004
		Ações para redução e reuso da água	0,01
MONITORAMENTO DO SOLO E MATERIAL DRAGADO	0,025	Área dragada e disposição de material dragado	0,012
		Passivos Ambientais	0,012
MONITORAMENTO DO AR E RUÍDO	0,015	Poluentes atmosféricos (gases e particulados)	0,011
		Poluição sonora	0,004
GERENCIAMENTO DE RESÍDUOS SÓLIDOS	0,08	Gerenciamento de resíduos sólidos	0,08
CATEGORIA BIOLÓGICO-ECOLÓGICA			
INDICADORES GLOBAIS	PESO	INDICADORES ESPECÍFICOS	PESO
BIODIVERSIDADE	0,049	Monitoramento de Fauna e Flora	0,01
		Animais sinatrópicos	0,029
		Espécies aquáticas exóticas/invasoras	0,01

Fonte: ANTAQ (2017).

Aplicado esses indicadores nos portos brasileiros, obteve-se os seguintes resultados no período de 2012 e primeiro semestre de 2016 (Quadro 4).

QUADRO 3: O ÍNDICE DE DESEMPENHO AMBIENTAL (IDA) DOS PORTOS BRASILEIROS

Portos	2016.1	2015	2014	2013	2012.2
CDRJ	62,76	61,61	61,40	64,98	60,76
Angra dos Reis	70,90	70,78	64,02	69,23	62,02
Niterói	68,03	64,42	67,38	68,93	69,54
Itaguaí	61,20	60,74	61,69	63,44	62,21
Rio de Janeiro	50,92	50,48	52,50	58,33	49,26
CDC Fortaleza	82,00	80,54	78,68	76,21	77,14
CODEBA	39,39	43,75	44,45	40,02	36,51
Aratu	41,43	43,98	45,70	41,9	37,98
Salvador	44,73	45,94	42,95	38,77	36,69
Ilhéus	32,01	41,33	44,71	39,38	34,87
CODERN	48,93	49,15	55,48	58,34	60,75
Maceió	36,80	37,27	42,56	52,05	59,85
Natal	61,06	61,03	68,39	64,63	61,64
CODESA	62,08	55,72	44,68	43,41	34,16
Vitória	62,08	55,72	44,68	43,41	34,16
CODESP	68,74	65,85	63,77	59,93	62,66
Santos	68,74	65,85	63,77	59,93	62,66
CDP	53,77	52,26	64,42	67,87	68,62
Vila do Conde	49,25	50,55	61,24	63,41	65,95
Belém	58,51	54,04	66,46	65,71	72,60
Recife	58,83	60,73	56,85	45,94	58,20
Paranaguá e Antonina	94,97	83,11	81,07	62,76	34,89
Cabedelo	60,87	51,58	61,21	51,27	51,27
Porto Alegre	32,98	22,22	28,25	31,54	26,23
Imbituva	65,77	62,76	57,91	59,41	72,13
Itajaí	98,35	93,74	89,14	93,42	97,01
São Francisco do Sul	75,36	73,65	62,52	78,15	77,33
Forno	58,17	65,17	67,91	63,61	34,21
Rio Grande	70,46	77,49	72,11	73,12	73,12
Macapá (Santana)	28,03	37,06	37,81	29,50	48,86
Suape	88,17	83,66	74,53	73,02	73,02

Fonte: ANTAQ (2017).

De acordo com o quadro 3, no ano de 2012 os portos que se destacaram no melhor desempenho ambiental foram o Porto de Itajaí, com a nota de 97,01.

Também se destacaram os portos de São Francisco do Sul (SC) e Fortaleza (CE), com nota 77,33 e 77,14. Em 2012 os Portos de Paranaguá e Antonina obtiveram somente 34,89 de nota. No ano de 2016 (1º semestre), cinco portos obtiveram nota acima de 75, o que demonstra que houve um avanço significativo em relação ao ano de 2012, ou seja, atenderam as conformidades exigidas pelo IDA. Os Portos de Paranaguá e Antonina alcançaram uma nota de 94,97, ficando abaixo apenas de Itajaí em Santa Catarina, que obteve uma nota de 98,35, o que deixa claro que esses portos estão seguindo com rigor os instrumentos legais de proteção ambiental.

Segundo Paraná (2019d), o Porto de Paranaguá alcançou o primeiro lugar do Brasil em qualidade de serviços ambientais e por obter a melhor avaliação entre os 30 portos brasileiros avaliados no Índice de Desempenho Ambiental (IDA). De 2012 para cá o porto evoluiu da 26ª colocação para a liderança no ranking nacional de portos. Isso demonstra o avanço na execução das ações voltadas para o meio ambiente.

4.2 GOVERNANÇA CORPORATIVA PORTUÁRIA

4.2.1 O Significado de Governança Corporativa

Os portos podem ser considerados de grande importância para um país, pois através deles acontecem as importações e exportações e assim, contribuem para o desenvolvimento econômico do país. De acordo com Junqueira (2002), essas atividades abrem espaços para outras de grande importância econômica para as cidades.

Quando se fala em desempenho portuário, é importante definir governança, que segundo Vieira et al. (2014, p. 35), “pode ser considerada um padrão de comportamento do estado ou de empresas (governança corporativa) ou a coordenação das transações entre atores pertencentes a uma aglomeração empresarial”. Com isso, busca-se o incremento das atividades das cidades do entorno dos portos.

Neste contexto, Vieira et al. (2013) relata que a governança corporativa portuária tem como meta realizar um alinhamento entre os diversos atores envolvidos, com a finalidade de aumentar a eficiência de um porto. Em linhas gerais,

a gestão portuária tem como objetivo buscar a melhoria dos indicadores de desempenho no porto e permitir uma visualização de oportunidades da gestão como um todo.

Para Vieira et al. (2014) a governança aparece quando as empresas se propõem a ir além das fontes tradicionais de vantagens competitivas e alcançar uma meta de eficiência coletiva e mais vantajosa. Para isso, é preciso possuir sistemas que possam garantir o exercício da boa governança.

O Instituto Brasileiro de Governança Corporativa – IBGC² (2019), destaca que os processos de governança são direcionados e controlados para obter um equilíbrio entre as vantagens obtidas pelas empresas. Para alcançar objetivos com alcance estratégico e chegar aos resultados esperados, é necessário um planejamento de integração que inclua práticas de monitoramento, controle e divulgação de informações.

Dessa maneira, “a finalidade das práticas de Governança Corporativa têm o propósito de aumentar o valor da organização, facilitar seu acesso ao capital e contribuir para sua perenidade” (IBGC, 2019, p. 6). Com base nesses princípios, as organizações devem ser regidas com ética, a equidade, a prestação de contas e a responsabilidade corporativa.

Todos esses princípios são importantes, quando a palavra de ordem é Governança Corporativa, lembrando também, do pensamento de Dolci e Maçada (2019), que citam a importância da governança relacional, que serve para harmonizar e compartilhar os interesses das empresas na cadeia, por meio da confiança, colaboração, integração e comprometimento beneficiando todas as empresas. Neste contexto, as empresas interagem para alcançar e proporcionar os materiais e informações necessárias. Uma governança relacional pode acarretar benefícios maiores para as empresas, dependendo das estratégias e objetivos que as empresas possuem.

A governança tem se tornado um diferencial para as entidades empresariais interessadas e propiciando maior transparência na divulgação de suas ações e diante dos quais, os gestores das empresas entenderam ser necessária.

²Foi criado em 1995 no Brasil e teve como prioridade elaborar um Código das Melhores Práticas de Governança Corporativa.

4.2.2 A Governança Corporativa Portuária

Os portos necessitam de uma governança eficiente, pois são apontados como meio de ligação entre a produção e os centros de consumo. Neste contexto, a governança portuária viabiliza as relações existentes entre as práticas de coordenação de atividades de forma integrada, entre os atores envolvidos na execução das atividades dos portos, conforme Vieira e Kliemann Neto (2013).

O conceito de governança aplicado ao setor portuário é de forma semelhante ao conceito geral de governança corporativa no tocante às estruturas, acompanhamento e objetivos. Seguindo o pensamento de Cullinane (2007), a governança portuária pode ser vista como um sistema que envolve estruturas e processos, com o objetivo de organizar grupos de indivíduos e instituições em um propósito comum, conjunto com regras, regulamentos de política portuária e do marco regulatório, envolvendo os setores público e privado.

A prática da governança na gestão portuária se faz necessária e deve ser considerada uma das prioridades das administrações portuárias. Pode favorecer a flexibilidade e o gerenciamento logístico-portuário, visando à obtenção de vantagens competitivas. Diante dos casos de importação e exportação, a governança pode atuar eliminando custos desnecessários e otimizar a eficiência produtiva (MILAN e VIEIRA, 2011).

Baltazar e Brooks (2006) definem três dimensões no modelo de governança portuária: o ambiente operacional onde está inserido o porto; a estratégia estabelecida, definida pelo escopo de produto-mercado e a estrutura, considerando o grau de centralização na tomada de decisões. Os ajustes destas três dimensões determinarão o desempenho do sistema portuário. A primeira dimensão abrange: o ambiente externo, ambiente industrial e ambiente operacional. O ambiente externo inclui fatores como política, tecnologia, economia e questões sociais. Sobre a estratégia relacionada com o ambiente,

A essência da formulação de uma estratégia competitiva é relacionar uma companhia ao seu meio ambiente. Embora o meio ambiente relevante seja muito amplo, abrangendo tanto forças sociais como econômicas, o aspecto principal do meio ambiente da empresa é a indústria, ou as indústrias em que ela compete. A estrutura industrial tem uma forte influência na determinação das regras competitivas do jogo, assim como das estratégias potencialmente disponíveis para a empresa. Forças externas à indústria são significativas, principalmente em sentido relativo; uma vez que as forças

externas, em geral, afetam todas as empresas na indústria, o ponto básico encontra-se nas diferentes habilidades das empresas em lidar com elas (PORTER, 2004, p. 4).

Um entendimento sobre a governança em sentido amplo pode ser visualizado no quadro 4 a seguir.

QUADRO 4 – DIMENSÕES E FATORES DO MODELO DE GOVERNANÇA

Questão	Dimensão de análise	Descrição	Fatores	Autores
Para que governa?	Resultados de governança	Grau de coordenação dos atores da cadeia logística-portuária, nível de eficiência e eficácia das operações, inserção competitiva do porto nas redes globais de transporte marítimo.	Coordenação dos atores. Eficiência e eficácia das operações. Inserção competitiva portuária.	De Monie (1997)
Quem governa?	Estrutura de governança	Estrutura para fomentar a coordenação dos atores da cadeia logístico-portuária, potencializando a eficiência das operações, bem como a inserção competitiva do porto nas redes globais de transporte marítimo.	Titularidade portuária (estatal, comunitária, municipal ou privada). Modelo de gestão portuária (service port, tool port, landlord, por, private service port) Coordenação dos atores da cadeia logístico-portuária, estrutura existente, eficácia dessa estrutura e readequação ao longo do tempo	Alderton (1999) World Bank (2001) Geiger (2009).
Como governa?	Ações de governança	Ações para fomentar o alinhamento dos atores da cadeia logístico-portuária e potencializando a eficiência e a eficácia das operações, bem como a inserção competitiva do porto nas redes globais de transporte marítimo.	Ações para a coordenação dos atores da cadeia logístico-portuária. Eficácia dessas ações. Aprimoramento das ações ao longo do tempo.	Milan e Vieira (2001).
O que governa?	Elementos de governança.	Atores envolvidos e atividades realizadas na cadeia logístico-portuária.	Atores da cadeia logístico-portuária. Atividades logístico-portuárias na exportação e na importação.	Milan e Vieira (2011).

Fonte: Vieira, Kleimann Neto e Monfort-Mulinas (2013).

Segundo Kleimann Neto e Monfort-Mulinas (2013) o modelo de governança do quadro 4, apresenta as relações existentes entre suas dimensões e favorece a prática das ações, trazendo maior eficácia e eficiência da gestão logístico-portuária. Esse modelo de governança é que irá se basear este trabalho.

4.3 O PORTO DE PARANAGUÁ/PARANÁ

4.3.1 Caracterização do Porto de Paranaguá

O Porto de Paranaguá dispõe de um cais público com uma extensão de 2.816 m com 14 berços de atracação, e um acréscimo de 200 m relacionado aos dolphins para atracação de navios Ro-Ro, totalizando uma extensão de 3.016 m (SOARES, 2009).

Os berços de atracação dos navios são áreas restritas com tamanho e profundidades definidas, para que navios possam atracar de forma segura para o embarque e desembarque de mercadorias em um porto.

No Porto de Paranaguá, os berços são denominados como 201, 202, 204, 205, 206, 208, 209 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, com profundidades de 8,70 m, 10,70 m, 12,70 m, 13,70 m e 14,50. O que possibilita receber simultaneamente de 12 a 15 navios, a depender de seus tamanhos. Estes berços têm como movimentação preferencial cargas gerais (não unitizadas), especialmente os granéis sólidos. A estrutura de engenharia dos berços existentes no cais público é variada, abrangendo cais do tipo dinamarquês (berços 201, 202, 206 a 215), cortina atirantada (berços 204 e 205) e plataforma sobre estacas (berço 216), com exceção do berço 217 que tem como carga preferencial veículos e atende navios o Roll-on/Roll-off e tem como tipo de estrutura delfim (SOARES, 2009)

Este porto conta também com dois píeres de inflamáveis, um interno com 174 m de extensão e 10,70 m de profundidade e um externo com 184 m de extensão e 12,20 m de profundidade; dois piers de granéis líquidos, ambos com 244 m de extensão, o interno com 10,70 m de profundidade e o externo com 12,70 m e dois piers de fertilizantes com 235 m de extensão, com berços interno e externo de acordo com os padrões dos demais. O retroporto é constituído de 21 armazéns de cargas soltas e contêineres, totalizando 63.980m² (ANTAQ, 2011). O Porto de Paranaguá, movimentou cerca de 38,2 milhões de t no ano de 2010 (APPA, 2019), sendo o maior porto do sul do Brasil e o terceiro maior em contêineres, considerado também, o maior exportador de grãos da América Latina.

A área que compreende o Porto Organizado de Paranaguá, conforme a APPA (2019), é constituída de:

Art. 1º A área do Porto Organizado de Paranaguá, no Estado do Paraná, é definida pelos polígonos cujos vértices são identificados pelas coordenadas geodésicas discriminadas no Anexo, referenciadas no sistema SIRGAS 2000.

§ 1º A área do porto organizado compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto, bem público construído e aparelhado para atender as necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição da autoridade portuária.

§ 2º Os imóveis sob a gestão da autoridade portuária contidos na área do porto organizado são inalienáveis e não sujeitos a usucapião, na forma dos art. 100 e art. 102 da Lei nº 10.406, de 10 de janeiro de 2002, e impenhoráveis, na forma do art. 649, caput, inciso I, da Lei nº 5.869, de 11 de janeiro de 193, e do art. 833, caput, inciso I, da Lei nº 13.105, de 16 de março de 2015.

O polígono em que se encontra inserido o Porto de Paranaguá foi definido pela Presidência da República, por meio de aprovação da Secretaria dos Portos. Esse polígono suplanta os limites do município de Paranaguá, alcançando uma área de interesse portuário no município de Pontal do Paraná.

4.3.2 Breve Histórico do Porto de Paranaguá

Segundo a APPA (2019), o Porto de Paranaguá começou sua história em 1872, quando era administrado por particulares. Em 1917, o Governo do Paraná passou a administrar o Porto de Paranaguá que recebeu melhorias que possibilitaram sua ascensão a maior Porto sul-brasileiro. É considerado historicamente, a porta de entrada para os primeiros povoadores do Paraná e desde a segunda metade do século XVI, o Porto sempre foi o principal exportador da região que mais produz produtos agrícolas do Brasil.

Esse porto foi inaugurado em 17 de março de 1935. É um porto marítimo público e está localizado na cidade de Paranaguá, no Estado do Paraná. Está localizado na margem sul da Baía de Paranaguá.

Em 1947 foi criada a Autarquia Estadual que levou o nome de Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA). Hoje, a APPA emprega cerca de 500

peças e quatro mil trabalhadores portuários avulsos, ligados a seis sindicatos de classe (APPA, 2019).

Segundo a APPA (2019) em 2012 foi elaborado um plano de ação para melhorias no Porto de Paranaguá. Em 2013 foi elaborado um Plano Mestre, atualizando as perspectivas estratégicas do Porto. Esses planos tinham como meta atender a normas ambientais específicas, voltados à prevenção, controle e ação de emergências e melhoria da qualidade ambiental para as comunidades no entorno do porto.

A Lei nº 12.815 de 5 de junho de 2013 permitiu que a APPA passasse por relevantes transformações institucionais, transformando-a de autarquia para empresa pública, e a adequação do quadro funcional à nova legislação federal. Essa mudança se concretizou em 2014 e foi de extrema necessidade, com graves problemas identificados ao longo dos anos, seja pelo Tribunal de Contas do Estado – TCE/PR, bem como outros órgãos de fiscalização e controle. Devido aos problemas de regularização de pessoal, em duas décadas a APPA foi penalizada por mais de R\$ 1,3 bilhão em pagamentos de ações trabalhistas, bem como o desalinhamento da APPA em frente ao marco legal portuário (APPA, 2019).

Nesse mesmo ano de 2014, a Portaria nº 03/2014 da Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR permitiu a implantação do Plano de desenvolvimento e Zoneamento (PDZ/2014) que estabeleceu um plano de ações e metas para a expansão racional e otimização das áreas de instalações do Porto de Paranaguá e serviu como base para o Plano Geral de Outorgas (PG), de responsabilidade da União (APPA, 2019).

Segundo a APPA (2014) esse Plano teve várias metas visando melhorar a eficiência do porto. Uma delas é a reestruturação do quadro funcional por meio da realização de concurso público para admissão de funcionários. Outra é a modernização da gestão administrativa da APPA que consiste na harmonização dos sistemas de informação utilizados pela entidade bem como sua integração em uma ferramenta de gestão. Outra proposição é a implantação do sistema de controle de tráfego de embarcações com vistas a privilegiar a segurança da navegação e do acesso.

No período que vai de 2011 a 2018 a APPA realizou um conjunto de obras que atingiu mais de R\$ 940 milhões em investimentos em infraestrutura marítima e terrestre no Porto de Paranaguá.. Os investimentos privados somaram R\$ 2,2 bilhões no período. No ano de 2018, a APPA realizou mais R\$ 663 milhões em investimentos para melhoria na infraestruturas portuárias até 2020. Em relação ao meio ambiente, foram criadas as janelas ambientais que são períodos sem intervenção da dragagem e que respeitam os ciclos de reprodução marinha da fauna que vive na baía, com investimento de mais de R\$ 470 milhões. As obras iniciadas desde o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Paranaguá (PDZPO) em 2012, alcançaram 100% e contemplaram reforma do cais, readequação do Sistema de Combate a Incêndios, ampliação do sistema de descarga de granéis sólidos no silo público com os novos tombadores e balanças rodoviárias. Ao longo dos últimos anos o porto registrou 50 recordes históricos em todos os produtos movimentados pelo porto, o que serviu para dinamizar a economia paranaense (PARANÁ, 2019d).

Neste ano de 2014 foi inaugurado o Aquário marinho de Paranaguá, uma obra que foi concebida por meio de uma compensação financeira da empresa Catalini, pelos estragos causados pelo navio Vicuña em 2004 e que trouxe estragos ao meio ambiente local. Esse aquário tem uma estrutura de dois mil metros quadrados e abriga cerca de 500 espécies marítimas, tem biblioteca, auditórios e um mirante e jardim. Permite o atendimento a escolas, atividades de campo, oficinas, palestras e pesquisas (GLOBO, 2014).

Atualmente o Porto de Paranaguá é considerado um dos mais importantes centros de comércio marítimo do mundo, possuindo uma das melhores infraestruturas portuárias da América Latina.

4.3.3 Governança Corporativa do Porto de Paranaguá de 2012 a 2018

Pela Lei nº 17.895 de 23 de dezembro de 2013, foi autorizada a transformação da Autarquia Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina – APPA em Empresa Pública.

O Decreto nº 48.810 de 26 de agosto de 2016, aprovou o Estatuto da Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina – APPA.

O Código de Conduta Disciplinar foi aprovado na 2ª. Reunião Extraordinária do Conselho de Administração, realizada em 18 de fevereiro de 2016.

Em relação à autoridade portuária, as atividades da APPA direcionadas ao meio ambiente foram a de monitorá-lo no qual está inserido o porto, cuidar dos resíduos e disponibilizando recursos para a defesa do ambiente, em caso de acidentes.

Neste contexto e adotando os seguintes ações que se referem a governança corporativa do Porto de Paranaguá com enfoque no meio ambiente e de acordo com Backman et al (2013): impactos ambientais na atmosfera, nas águas e sonoros e visuais, estabelecimento de metas e objetivos ambientais, programas de gestão ambiental, prática de itens ambientais, auditoria ambiental, programas de gerenciamento e monitoramento.

4.3.4 Estrutura da Governança Corporativa do Porto de Paranaguá

O Porto de Paranaguá é gerido pela APPA, que define os principais objetivos estratégicos e metas a serem alcançadas, por meio dos quais podem ser percebidos a visão e valores da Administração Portuária.

A missão do Porto de Paranaguá, definida pela APPA (2019) é a de “promover a segurança portuária, coordenando e fiscalizando os acessos e a circulação no Porto de Paranaguá, visando ser referência nacional no setor”. Essa missão tem sido alvo das administrações atuais, especialmente no que diz respeito as obras no sistema viário de Paranaguá, intervenções de derrocagem e trocas das defensas e correias transportadoras efetuadas em 2018 e que deram ao porto maior segurança nas operações portuárias. Desse modo, a missão do porto tem sido amplamente perseguida pelas administrações que, juntamente com a comunidade portuária tem colaborado para fazer do porto o segundo do país, com 24 berços de atracação e movimentação de cargas superiores a 45 milhões de toneladas/ano, segundo a APPA (2019).

A política de qualidade, segundo a APPA (2019, p. 29) é a de

promover a segurança portuária, regulando, coordenando e fiscalizando o acesso terrestre e a circulação do Porto de Paranaguá, buscando a melhoria contínua da qualidade nas operações portuárias e o atendimento aos requisitos aplicáveis ao Sistema de Gestão de Qualidade.

Em direção ao aumento da qualidade e produtividade constatou-se que o Porto de Paranaguá vai modernizar o Corredor de Exportação, por meio da construção de uma estrutura mais moderna que vai aumentar em 40% a capacidade de exportação do porto, otimizando o ganho operacional através da redução do tempo de operação, maior rotatividade das embarcações e menor custo para toda a cadeia. O novo sistema vai permitir 4 mil toneladas/hora por berço, que antes era de 3 mil toneladas/hora. O Corredor de Exportação também passará a operar com melhores práticas ambientais e alcançar maior segurança operacional e de trabalho (PARANÁ, 2019).

Além da qualidade, os objetivos a serem atingidos, segundo a APPA (2019) contemplam dotar o porto de uma gestão pública de segurança portuária norteadas por um sistema de normas e procedimentos de acesso e circulação no Porto de Paranaguá e no centro administrativo. Neste contexto, as medidas e procedimentos devem causar o mínimo de interferência ou atrasos nas embarcações. Tem como meta avaliar toda a infraestrutura e propor medidas de proteção das instalações portuárias.

O Porto de Paranaguá procura treinar e reciclar continuamente as pessoas envolvidas no processo de controle de acesso e circulação, conforme a APPA (2019). Esse pessoal recebe treinamento específico com o objetivo de assegurar a implementação eficaz do plano de proteção das instalações portuárias.

4.3.5 Estratégias Voltadas para obtenção de Vantagens Competitivas no Porto de Paranaguá

As estratégias para obtenção de vantagens competitivas no Porto de Paranaguá constam no Plano Mestre do Complexo Portuário de Paranaguá e

Antonina (BRASIL, 2019). No Porto de Paranaguá estão previstos vários projetos como a modernização dos berços de atracação 201 e 202 e ampliação do berço 201, que permitem atender navios de maiores dimensões em dimensões em menor tempo, utilizando-se de novos carregadores de grãos.

Outra obra consiste na recuperação da instalação do píer de inflamáveis, que já se encontram deteriorados, pois eram antigos. Prevê-se a construção de mais um sistema de píeres para granéis, com capacidade de carregamento de 4 mil toneladas por hora (APPA, 2019).

Implantação de um píer em forma de T para equipamentos e instalações para operação com grãos, farelo de soja e açúcar. Vai permitir também a operação com navios com comprimento de até 300m e boca de 45m. Ampliação da profundidade da dragagem com a cota de -18,0m. Ainda para obter vantagens competitivas, o terminal de Paranaguá ganhará um novo armazém de 45 mil toneladas de capacidade, oito silos de capacidade igual a 50m³, e altura de 6 metros (BRASIL, 2019).

Existem também, projetos de expansão e melhorias do Terminal Pasa e Cotriguaçu em Paranaguá, que darão mais funcionalidade ao embarque de produtos. Está incluso uma melhoria dos transportes na área portuária desses dois terminais, reduzindo o tempo de desembarque de produtos no porto.

4.4 ANÁLISE DOS ASPECTOS AMBIENTAIS DO PORTO DE PARANAGUÁ

A execução de propostas ambientais pela APPA (2014) no citado porto tiveram como objeto atender as condicionais das licenças ambientais vigentes aplicáveis à operação portuária tais como: programas voltados à prevenção, controle e ação de emergências, programas voluntários de responsabilidade social e melhoria da qualidade ambiental e a relação entre o porto e as comunidades vizinhas. Em atendimento às disposições da Portaria SEP/PR nº 104/2009, a APPA estabeleceu normas para promover a gestão integrada do meio ambiente, saúde e segurança no trabalho. Neste contexto, a APPA (2014) propôs a elaboração de um Manual de Procedimentos para o controle ambiental, prevenção, controle e ação emergencial relacionados à saúde e segurança e segurança ocupacional para

atender às necessidades de supervisão e auditoria ambiental do porto, visando à redução de impactos ambientais e sociais decorrentes da operação portuária.

Segundo Paraná (2019c), o Porto de Paranaguá no período de 2012 até os dias atuais já implantou 58 mil ações ambientais incluindo: estudos ambientais, coleta e destinação de resíduos sólidos, recuperação de passivos ambientais, gerenciamento de emissões atmosféricas e de ruídos, educação ambientais e gerenciamento de água de lastro. No contexto da água e fauna, foram promovidas 17 campanhas para monitoramento da água em trinta pontos da Baía de Paranaguá. Foram efetuadas 18 mil notificações no ano de 2013. Neste ano foi elaborado também, um Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos que inclui a distribuição de caçambas para a separação correta dos resíduos e a limpeza diária das vias de acesso ruas e avenidas. Neste contexto, foram realizadas 53 campanhas de monitoramento de ruídos, 48 campanhas de monitoramento de fumaça e 240 de monitoramento de emissões atmosféricas em doze pontos de Paranaguá.

Para orientar a população de Paranaguá foram colocadas em prática 450 ações educativas como palestras, seminários, mutirões, capacitações ambientais, limpeza de mangue, treinamentos e oficinas. Foi estabelecido o Programa Porto Escola, que traz ao cais do porto alunos de escolas municipais para assistirem aulas sobre meio ambiente, animais nativos da região, história e função do porto, prevenção à dengue (PARANÁ, 2019c).

No complexo do Porto de Paranaguá está situado um ecossistema que possui grande biodiversidade e composto de manguezais provenientes do bioma da Mata Atlântica e considerado um dos mais produtivos das regiões costeiras tropicais. Na figura 1, verifica-se os Planos e Programas Ambientais desenvolvidos no Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina.

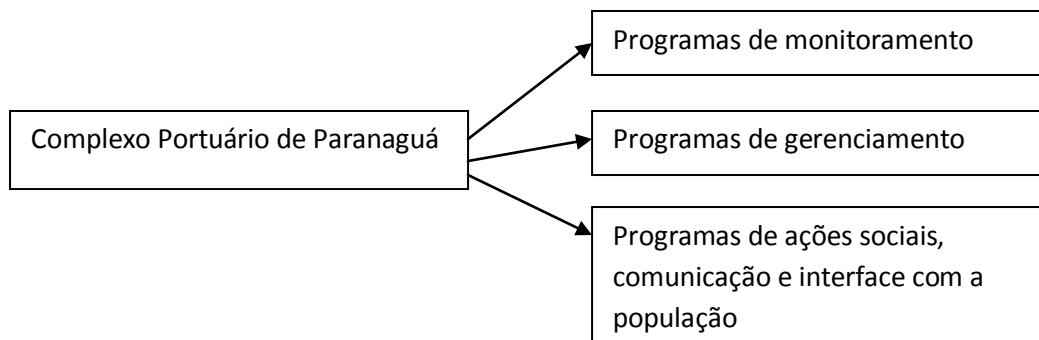


Figura 1: Planos e Programas Ambientais desenvolvidos no Complexo Portuário de Paranaguá
Fonte: Brasil (2019).

4.4.1 Programas de Monitoramento

Esses programas consideram as medidas de controle e principais impactos ambientais associados à operação do Porto, destacando-se os riscos de lançamento accidental de contaminantes pela movimentação de carga, químicos orgânicos e inorgânicos, além da contaminação biológica por bactérias e outros micro-organismos.

Levando em conta esses aspectos, os programas de monitoramento ambiental abrangem a qualidade do ar, qualidade das águas, qualidade dos sedimentos, monitoramento da biota e bioindicadores, ruídos e de água de lastro (BRASIL, 2019).

Segundo Paraná (Portos do Paraná, 2019), o monitoramento dos ecossistemas aquáticos do Porto de Paranaguá abrange a qualidade do ar, das águas, dos sedimentos e a biota aquática, da água de lastro e da atividade pesqueira. Na operação é realizada a avaliação fitossociológica e dos processos erosivos, mutirões de limpeza e de conscientização ambiental sobre a importância dos mangues.

O Programa de Monitoramento da Qualidade do ar tem como objetivo o monitoramento das emissões atmosféricas geradas pelas atividades do Porto. A APPA (2018) estabeleceu fontes fixas de emissão atmosférica, identificando as principais origens de emissão de gases provenientes de veículos de cargas. Quando acontece fumaças fora do padrão por caminhões e máquinas dentro do Porto, a

administração portuária deve notificar o setor ou o responsável pelo veículo para que realize a manutenção necessária.

O Programa de Monitoramento da Qualidade das Águas é de suma importância para a verificação dos possíveis impactos causados pela contaminação dos corpos hídricos no Porto de Paranaguá. Num levantamento realizado em 2005 constatou-se os parâmetros como turbidez, alumínio, boro, nitrato e nitrogênio estão fora dos previstos na Resolução Conama nº 357/2005, em pelo menos um ponto (PARANÁ, PORTOS DO PARANÁ, 2019).

O Programa de Monitoramento da Qualidade dos Sedimentos tem sido levado a efeito pela APPA (2018) que realizou seis campanhas trimestrais de monitoramento por meio da coleta e análise de 138 amostras de sedimentos, conforme descrito no 4º relatório semestral de programas ambientais de 2015. Esse relatório apontou alterações nos elementos cádmio, níquel, cobre e nitrogênio. Porém, no decorrer das amostragens ocorreu uma tendência decrescente da poluição desses elementos.

O Programa de Monitoramento da Biota, Bioindicadores e Biomonitorios constatou que não houve impacto direto da atividade portuária no padrão de fitoplâncton, zooplâncton e ictioplâncton, segundo a APPA (2018).

O Programa de Monitoramento da Água de Lastro tem como objetivo vistoriar os navios em situação de carga do Porto. Esse Programa tem como meta assegurar que a troca oceânica de água de lastro está sendo corretamente realizada, evitando o descarte de espécies exóticas e patógenas que podem causar desequilíbrio ecológico no ambiente marinho (APPA, 2018).

O Programa de Monitoramento de Emissões Sonoras constatou que os níveis de ruídos do Complexo Portuário de Paranaguá, em sua maioria, está acima dos permitidos. Os limites foram ultrapassados por conta dos veículos automotores, locomotivas, guindastes e outros equipamentos de carga utilizados no Porto (PARANÁ, PORTOS DO PARANÁ, 2019).

A APPA (2019) promove campanhas educativas com funcionários e colaboradores para reduzir o impacto sonoro das fontes geradoras de ruídos. Essas campanhas visam conscientizar a importância da manutenção dos equipamentos, assim como, o uso correto dos equipamentos de proteção individual (EPI), para finalizar os efeitos nocivos dos ruídos exagerados.

4.4.2 Programas de Gerenciamento

Esses Programas estão relacionados aos riscos, ao atendimento a emergências e aos resíduos sólidos e efluentes. O gerenciamento de riscos abrange riscos à saúde e segurança do trabalhador.

O gerenciamento de riscos ambientais é realizado através do Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR), que traz informações de procedimentos de segurança adotados, revisão de riscos de processos, manutenção e integridade de sistemas críticos, capacitação de riscos de processos, manutenção e integridade de sistemas críticos, capacitação de recursos humanos, investigação de incidentes e auditorias. As ações têm como meta evitar a contaminação de recursos hídricos, monitorar o risco de incêndios e explosões, impedir a contaminação do solo e a manipulação indevida de produtos perigosos, como também elaborar um plano de emergência do Porto (PARANÁ, PORTOS DO PARANÁ, 2019).

O Plano de Controle de Emergência (PCE) tem como meta regular a proteção obrigatória contra acidentes e doenças profissionais, facilitar os primeiros socorros a acidentados e melhorar as condições de segurança e saúde dos trabalhadores do porto (PARANÁ, PORTOS DO PARANÁ, 2019).

A APPA (2018) conta com uma estrutura organizacional e brigada de emergência para atender ações de atendimento no Porto de Paranaguá. Desse modo, a APPA estabelece todas as ações necessária para cada acidente que possa ocorrer e define os treinamentos necessários. Possui brigadas de incêndio treinadas, auxílio do Corpo de Bombeiros do município de Paranaguá, além de contar com ambulâncias mantidas em Paranaguá para realizar atendimento imediato de emergências.

Em relação aos resíduos sólidos, a APPA (2018) possui toda a documentação referente ao transporte e à destinação dos resíduos sólidos de suas instalações, assim como dos operadores portuários e resíduos sólidos vindos de outras embarcações.

Os efluentes sanitários produzidos na área do Porto de Paranaguá são enviados para estação de tratamento de esgoto (ETE) da rede municipal da cidade, segundo a APPA (2018).

4.4.3 Programa de Educação Ambiental

Em relação à educação ambiental, a APPA (2018) mantém um convênio com a Prefeitura Municipal de Paranaguá e desenvolve o Projeto Porto Escola, com a finalidade de conscientizar os alunos da rede de ensino do município para visitarem o Porto, onde são abordados temas sobre o meio ambiente, segurança do trabalho e relação porto-cidade.

Evidenciou-se que no Porto de Paranaguá há um fortalecimento no núcleo de meio ambiente da APPA (2018) com a finalidade de lidar com as questões ambientais portuárias. Essa entidade possui um contrato para a gestão ambiental do Porto de Paranaguá, oportunizando a alocação de profissionais capazes para o exercício de gestão ambiental naquele porto.

O sistema de gestão ambiental do Complexo Portuário realizou um conjunto de medidas mitigadoras com a finalidade de mostrar os impactos ambientais que ocorrem na região. Neste contexto, a APPA (2018) apresentou os principais aspectos ambientais identificando áreas com potencial de contaminação e levantamento de passivos ambientais. Constatou-se que o Porto de Paranaguá não possui certificação ISO 14001, mas a APPA (2018) está lutando para a obtenção dessa norma.

O Porto encontra-se devidamente regularizado em relação ao processo de licenciamento junto ao IBAMA. Contudo, em 2009 o Porto já foi autuado pelo órgão ambiental, sendo impedido de operar. Porém, segundo a APPA (2018) o Porto superou esse episódio e cumpriu todas as exigências legais no que diz respeito às condicionantes ambientais exigidas.

Os resultados da gestão ambiental do Porto de Paranaguá mostram que o Porto alcançou o primeiro lugar em serviços ambientais em novembro de 2017. Este resultado foi conseguido através do Índice de Desempenho Ambiental (IDA), aplicado aos portos organizados e composto de 38 indicadores e de acordo com a legislação ambiental e boas práticas do setor portuário mundial. As questões ambientais contemplaram o treinamento e capacitação ambiental, prevenção de riscos, geração de energia limpa e renovável, monitoramento de todos os tipos de poluição, qualidade da água, gerenciamento de resíduos sólidos dos terminais, programas de educação ambiental nos terminais e divulgação das informações ambientais do citado porto (PARANÁ, 2019a).

5 ANÁLISE DOS RESULTADOS DA PESQUISA

Neste capítulo são apresentados os resultados da pesquisa documental, começando com a análise dos documentos referentes ao Porto de Paranaguá sobre o assunto da governança corporativa e meio ambiente. Em seguida, foi apresentado uma análise das respostas do questionário aplicado aos funcionários da administração do Porto.

5.1 ANÁLISE DOS RESULTADOS DA PESQUISA DOCUMENTAL E BIBLIOGRÁFICA

Esta análise foi obtida através da verificação da Governança Corporativa do Porto de Paranaguá, assim como Planos e Programas Ambientais desenvolvidos no porto. Os programas de monitoramento abrangem as medidas de controle e principais impactos ambientais associados à operação do porto. Os programas de gerenciamento estão relacionados aos riscos de resíduos sólidos e efluentes. O programa de educação ambiental é aplicado nas escolas do município de Paranaguá.

Em relação à estrutura da governança corporativa do Porto de Paranaguá, constatou-se que essa entidade é gerida pela APPA, empresa pública que administra as atividades do porto. A missão do porto é a de promover a segurança portuária, segundo a APPA (2019). O porto tem como aspecto principal a política de qualidade, buscando a melhoria contínua em suas atividades, especialmente na segurança, treinamento de pessoal.

As estratégias para obtenção de vantagens competitivas contemplam a recuperação do píer de inflamáveis e projetos de expansão que darão maior funcionalidade às atividades portuárias daquele porto. As medidas adotadas pelo porto tem como meta melhorar toda a infraestrutura e proteção das instalações e reciclagem de pessoal. Esses procedimentos vem ao encontro de Vieira et al. (2014), no qual uma governança eficiente acontece quando os portos procuram aumentar a sua eficiência, que é o que está sendo realizado naquele porto.

As estratégias para obtenção de vantagens competitivas do porto contemplam vários projetos para a modernização dos berços de atracação, recuperação da instalação do píer de inflamáveis e melhorias dos terminais, que darão mais

funcionalidade ao embarque de produtos. Isso corrobora com o que diz o Instituto Brasileiro de Governança Corporativa – IBCG (2019) que fala sobre a importância de novas estratégias competitivas de um porto, que devem visar sempre as práticas de monitoramento e planejamento visando a eficiência coletiva.

Quanto aos aspectos ambientais, constatou-se que o porto está situado num ecossistema que possui grande biodiversidade e composto de manguezais oriundos do bioma da Mata Atlântica. Por causa disso, é preciso defendê-lo e a administração do porto tem executado alguns programas ambientais. De acordo com Ginner-Fillol (2012) é de suma importância que o portos adotem programas e práticas operacionais direcionadas ao meio ambiente para melhorar o desempenho e imagem do porto perante a sociedade. Como se verá a seguir, essa é uma realidade constante no porto.

O programa de monitoramento tem como meta efetuar um controle dos principais impactos ambientais associados à operação do Porto. Por isso estão sendo executados o monitoramento da qualidade do ar, das águas, dos sedimentos e da biota aquática.

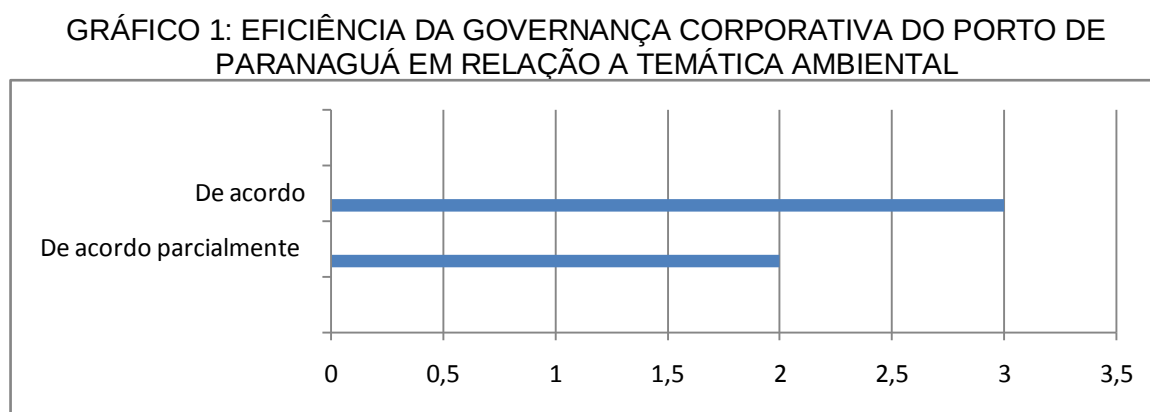
Os programas de gerenciamento envolvem o atendimento aos riscos e emergência com relação aos resíduos sólidos e efluentes, com especial atenção aos riscos à saúde e segurança do trabalhador. Constatou-se que a APPA conta uma estrutura organizacional e brigada de emergência atender aos possíveis acidentes que podem ocorrer.

Também existe um programa de educação ambiental, efetuado pela APPA que mantém um convênio com a Prefeitura Municipal de Paranaguá, por meio de um Projeto Porto-Escola direcionado aos alunos da rede de ensino do município que discute assuntos sobre o meio ambiente, segurança do trabalho e relação porto-escola.

Os resultados da gestão ambiental mostram que o Porto de Paranaguá alcançou o primeiro lugar em serviços ambientais, o que mostra a eficácia de todos os programas que estão sendo realizados no porto, como também alcançou o primeiro lugar no Índice de Desenvolvimento Ambiental (IDA) no ano de 2017.

5.2 ANÁLISE DOS RESULTADOS DA PESQUISA FEITA COM OS FUNCIONÁRIOS DO PORTO

Na primeira questão que versa sobre a eficiência da governança corporativa do Porto de Paranaguá, dois inquiridos responderam de acordo parcialmente e três responderam de acordo. O gráfico seguinte mostra esses resultados.

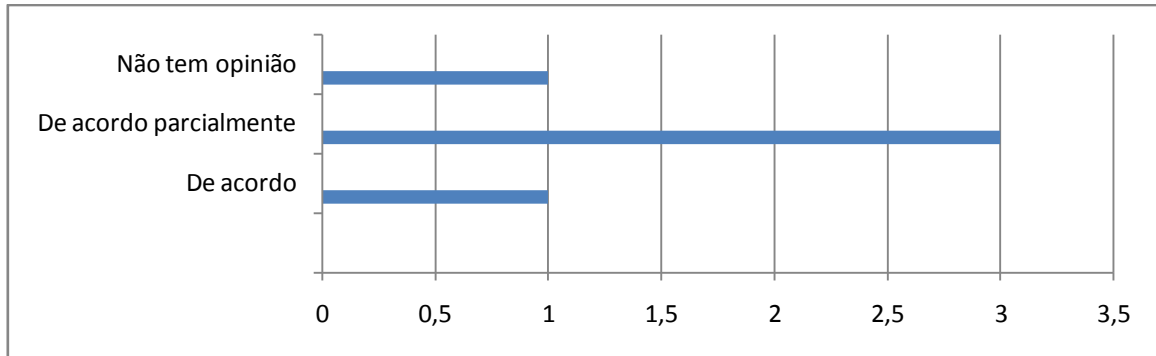


Fonte: o autor. :

Como se observa, a maioria dos inquiridos (60%) está de acordo com as medidas para assegurar a eficiência da governança corporativa adotadas no porto, mas existe um percentual de 40% que acha que essas medidas ainda são pouco eficientes e por considerarem inadequadas e de pouco alcance. É bem diferente da análise documental, que comprova a eficiência dessas medidas e tem o apoio de Dolci e Maçada (2019) que também acreditam nessa eficiência.

A segunda pergunta teve como objetivo verificar se a estrutura da governança corporativa propicia estratégias voltadas a obtenção de vantagens competitivas por meio da eliminação da burocracia e flexibilidade das operações. Nesta questão, um sujeito não tem opinião, três responderam de acordo parcialmente e um respondeu de acordo, conforme o gráfico 2.

GRÁFICO 2: ESTRATÉGIAS VOLTADAS À GOVERNANÇA CORPORATIVA
EM RELAÇÃO A ESTRATÉGIA AMBIENTAL OU GERAL

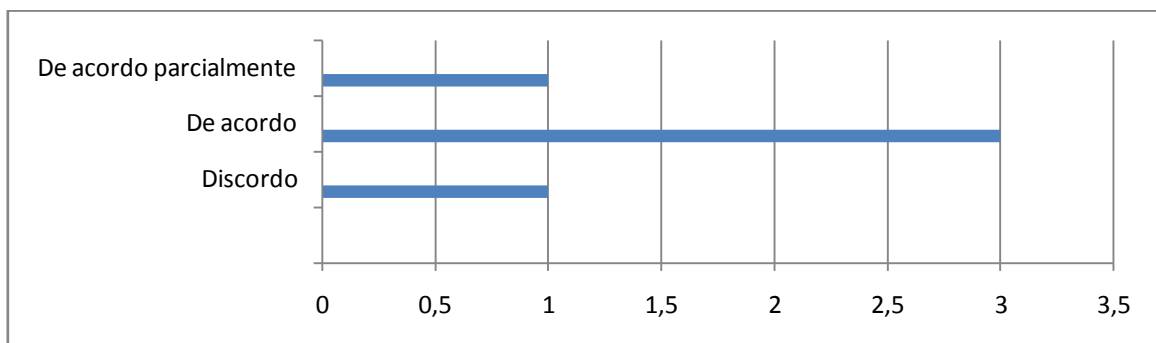


Fonte: O autor.

As opiniões foram de que 20% não tem opinião, 60% estão de acordo parcialmente e 20% está de acordo. Neste contexto, é importante deixar claro que os portos precisam adotar estratégias competitivas se quiserem ter um papel essencial na economia de um país.

A terceira questão abordou se o modelo de governança corporativa do Porto de Paranaguá favorece a integração dos atores, a execução e o gerenciamento de fluxos físicos e informacionais e com isso, tem melhorado a eficiência da gestão logística-portuária. O gráfico 3 apresenta a opinião dos indivíduos, em que três estão de acordo, um discordou e um de acordo parcialmente.

GRÁFICO 3: MODELO DE GOVERNANÇA CORPORATIVA DO PORTO DE PARANAGUÁ

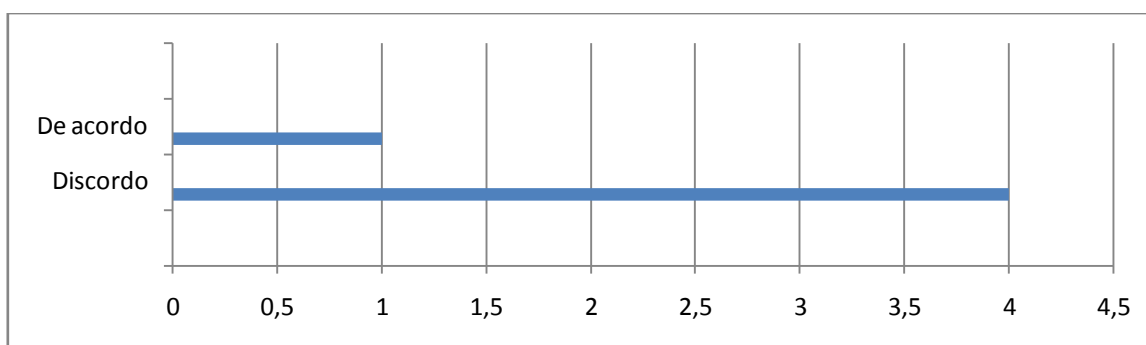


Fonte: O autor.

Quanto à estrutura da governança corporativa, 60% estão de acordo, 20% discordou e 20% de acordo parcialmente. Como se vê, a maioria está de acordo com essa estrutura, mas existe uma parte que ainda está em desacordo, por considerá-la pouco eficiente e complicada.

A quarta questão permitiu analisar se as ações de governança corporativa do Porto de Paranaguá têm gerado conflitos, pois de acordo com a nova Lei de Portos (Lei nº 12.815/2013), o porto é público, mas as operações são privadas, o que tem gerado dificuldades para o porto se adequar à legislação. Quatro indivíduos ficaram em desacordo e somente um concordou, conforme gráfico a seguir.

GRÁFICO 4: EFEITOS DAS AÇÕES DE GOVERNANÇA CORPORATIVA

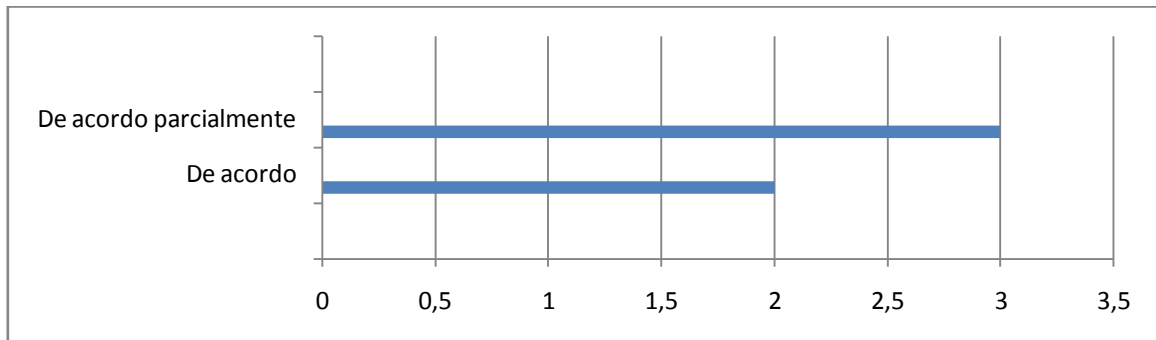


Fonte: Autor.

Para 80% as ações de governança do porto não têm gerado conflitos, embora 20% acha isso negativo. Essa observação é bastante importante, e atesta a importância dessas ações no contexto portuário.

A questão seguinte teve como objeto verificar se a governança no Porto de Paranaguá tem efetuado mudanças no ambiente logístico do Porto no intuito de flexibilizar as operações e reduzir a burocracia. O gráfico 5 apresenta os resultados obtidos e como se observa, dois inquiridos responderam de acordo, enquanto três pessoas de acordo parcialmente.

GRÁFICO 5: MUDANÇAS NO AMBIENTE LOGÍSTICO DO PORTO

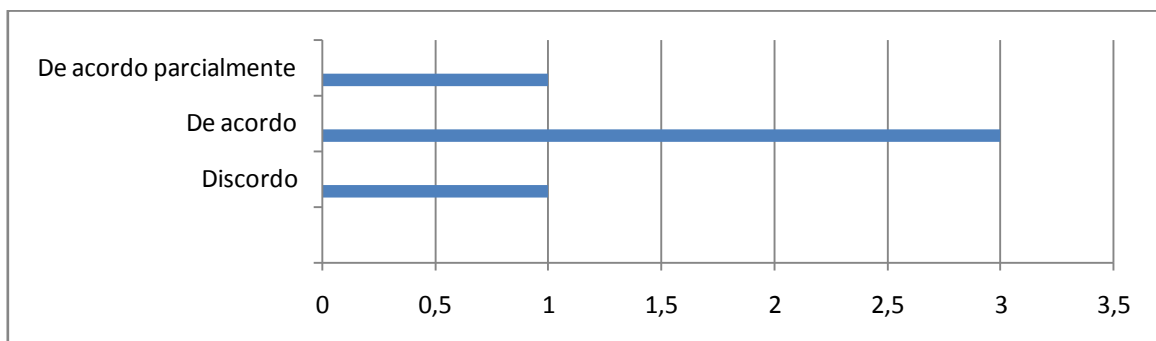


Fonte: O autor.

Quanto à flexibilização das ações da governança, 60% acham que essas medidas trazem bons reflexos, mas 40% acha que não, ou seja, esses inquiridos não se interessaram em conhecer essas medidas. Dessa maneira, a maioria dos inquiridos está de acordo, mas existe um percentual significativo e que deve ser respeitado de pessoas que não acreditam nessas ações.

A sexta questão apurou se os resultados da governança têm se mostrado otimistas, havendo uma melhora na integração entre os atores envolvidos. Isso mostra que as práticas da governança tem melhorado. Nessa questão, um indivíduo respondeu sem opinião, um de acordo parcialmente e três de acordo.

GRÁFICO 6: RESULTADOS DA GOVERNANÇA

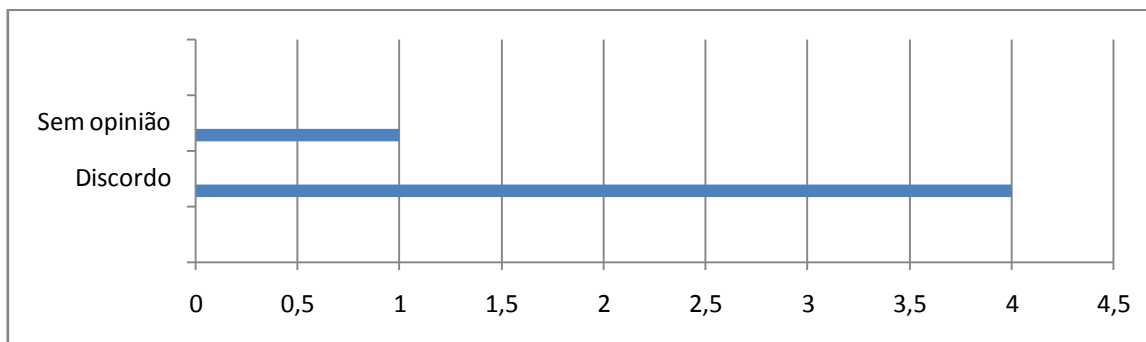


Fonte: O autor.

Desse modo, os resultados da governança mostram-se eficazes para 60% dos inquiridos, embora 20% acha pouco resultado e sem opinião com 20%. O que se observou na pesquisa desse assunto, é que ainda existe relutância em aceitar os objetivos da governança corporativa e isso tem influenciado essas pessoas.

Na sétima questão, objeto do gráfico 7, os inquiridos avaliaram se os resultados da governança corporativa do Porto de Paranaguá têm se mostrado falhos, pois não existe um sistema de integração das informações, ligando toda a cadeia, nem mesmo as principais atividades internas. Nesta questão, um indivíduo não tem opinião e os outros quatro discordaram

GRÁFICO 7: RESULTADOS FALHOS DA GOVERNANÇA CORPORATIVA DO PORTO

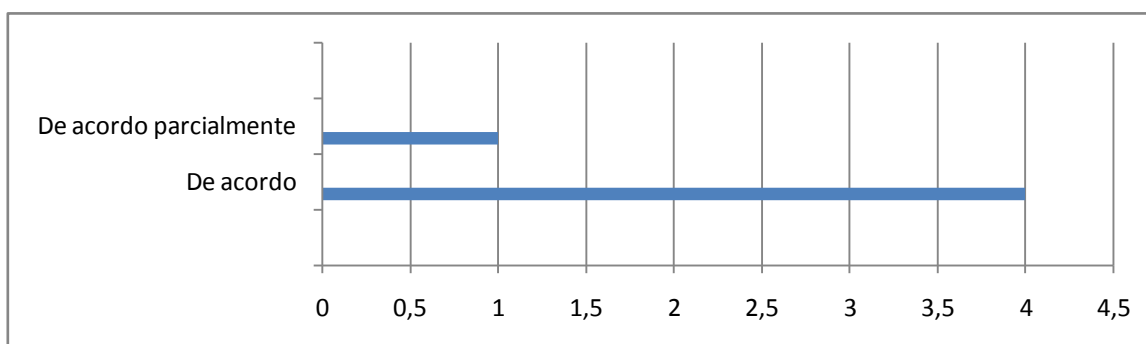


Fonte: O autor.

Desse modo, os inquiridos estão de acordo com as medidas voltadas à tutela do meio ambiente (80%), enquanto 20% não têm opinião, o que deixa claro que os inquiridos aceitam essas medidas.

Com relação à tutela do meio ambiente, na questão seguinte foi possível apurar se o porto tem se adequadado às normas legais existentes, tem licenciamento de dragagem, realiza auditoria ambiental e tem plano de controle e emergência contra riscos ambientais. O gráfico a seguir deixa claro que quatro inquiridos opinaram de acordo e apenas um de acordo parcialmente.

GRÁFICO 8: TUTELA DO MEIO AMBIENTE DO PORTO DE PARANAGUÁ

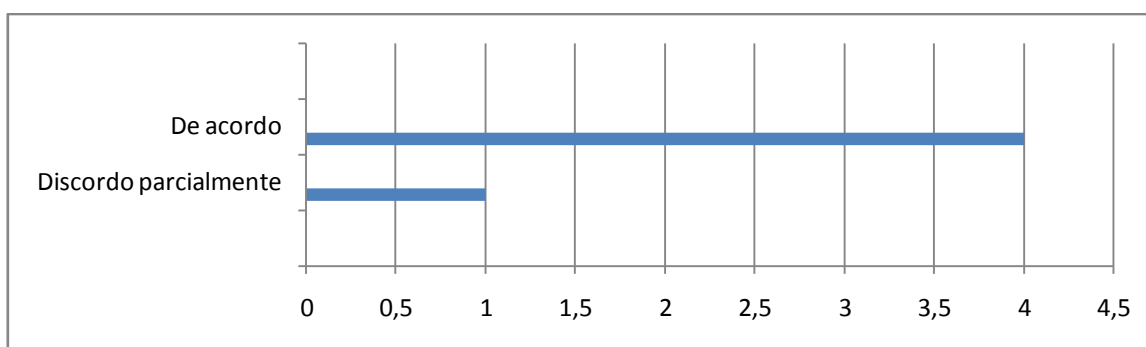


Fonte: O autor.

Desse modo, 80% dos inquiridos concordam que a tutela do meio ambiente tem sido eficaz, enquanto 20% acham que isso não se concretiza.

Na questão 9 (gráfico 9) os entrevistados deram sua opinião a respeito de que se o Porto de Paranaguá tem vários dispositivos de controle ambiental como a Norma NBR 1004, Resolução CONAMA nº 005/1993, Resolução da Anvisa RDC 56/2008, Lei 9966/2004, Plano de controle de emissões atmosféricas, Plano de Recuperação de Áreas Degradadas, e Resolução CONAMA 344/2004.

GRÁFICO 9: DISPOSITIVOS DE CONTROLE AMBIENTAL DO PORTO DE PARANAGUÁ

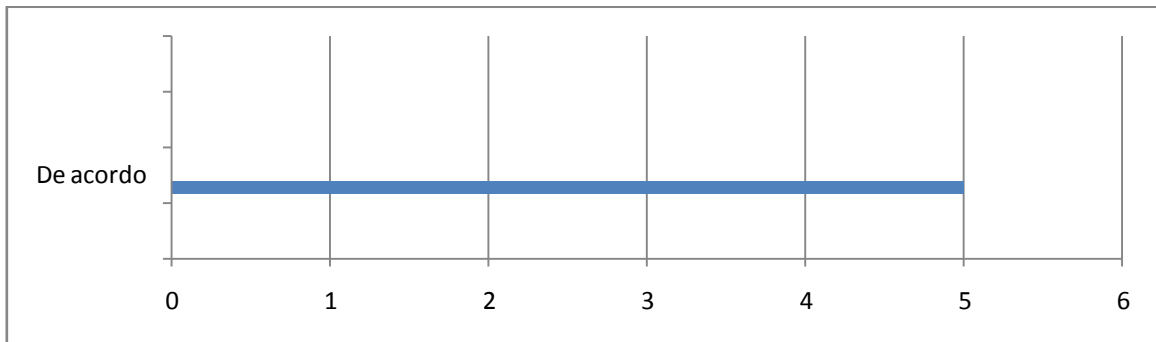


Fonte: O autor.

Como se observa, apenas um entrevistado respondeu discordo parcialmente e quatro estão de acordo, o que deixa claro que, para 80% as medidas de controle ambiental são seguidas rigorosamente pelos agentes do porto.

Na última questão foi possível conhecer se o Poder Público no Porto de Paranaguá segue normas constitucionais em relação ao meio ambiente e estabelece políticas públicas em busca de melhores condições de vida dos seus cidadãos.

GRÁFICO 10: O PODER PÚBLICO DE PARANAGUÁ EM RELAÇÃO ÀS NORMAS CONSTITUCIONAL



Fonte: O autor.

Dessa maneira, o Poder Público no porto segue as normas constitucionais em relação ao meio ambiente, segundo 100% dos entrevistados.

A partir da análise dos gráficos e da pesquisa documental foi possível elaborar as considerações finais, que vai mostrar os resultados alcançados em toda pesquisa.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Essa dissertação teve como objetivo mostrar a evolução da sustentabilidade ambiental e da governança corporativa no Porto de Paranaguá, no período de 2012 a 2018. Verificou-se que a estrutura da governança corporativa do Porto tem evoluído nos últimos anos, com iniciativas voltadas à política de qualidade e buscando a melhoria contínua de suas atividades, especialmente na segurança e treinamento de pessoal embora, na prática ainda existem algumas lacunas que precisam ser corrigidas.

A gestão do porto tem procurado adotar estratégias para obtenção de melhorias de toda a sua infraestrutura, proteção das instalações e reciclagem de pessoal. Isso tem contribuído para a eficiência da governança e tornar o porto mais competitivo. Na pesquisa prática, a maioria dos inquiridos acha que essas estratégias geralmente estão contribuindo para melhor a eficácia das operações, o que é muito positivo.

Em resposta ao primeiro objetivo específico que foi o de verificar como se deu a evolução das políticas ambientais implantadas, constatou-se que desde 2013 existem vários programas que procuram conscientizar a todos sobre os impactos ambientais associados à operação do Porto. Esses programas tem proporcionado efeitos positivos para o Porto e há uma concordância com todos os que participantes da pesquisa junto à alta administração. Em relação ao Índice de Desempenho Ambiental (IDA), o Porto de Paranaguá é o que mais evoluiu saltando da 26ª colocação em 2012 para o primeiro lugar em 2017, situação essa que permaneceu até o ano de 2018, o que demonstra o avanço das ações voltadas ao meio ambiente.

Em relação ao segundo objetivo que foi o de examinar as questões referentes ao meio ambiente no desenvolvimento portuário do Porto de Paranaguá, constatou-se que já existem Programas de Monitoramento que controlam os principais impactos ambientais sofridos no Porto. Esses programas abrangem o monitoramento da qualidade do ar, das águas e da qualidade dos sedimentos, todos realizados pela APPA.

Também existem Programas de Gerenciamento de riscos à saúde e segurança do trabalhador, no qual a APPA conta com uma estrutura organizacional

e brigada de emergência para atender aos eventuais sinistros ambientais que porventura venham a acontecer.

A Prefeitura Municipal de Paranaguá e a APPA desenvolvem o Projeto Porto Escola na rede municipal de ensino abordando-se temas sobre o meio ambiente. Segurança do trabalho e relação porto-cidade.

A partir da análise das entrevistas com a administração evidenciou-se que a autoridade portuária tem um papel importante na governança, uma vez que pode atuar de forma mais efetiva com seus atores.

Diante de tudo que foi abordado, a estrutura da governança corporativa do porto em estudo mostra-se útil e tem alcançado seus objetivos, pois mostrou como acontece a governança corporativa do porto e a luta para preservação do meio ambiente na área portuária.

Porém, ainda existem algumas lacunas constatadas na pesquisa junto à alta administração que precisam ser preenchidas, como a busca de vantagens competitivas no Porto de Paranaguá, a desburocratização das atividades e projetos de expansão e melhoria dos terminais.

Neste contexto, podem ser sugeridas pesquisas tais como:

- Elaborar propostas para desburocratização das atividades do porto.
- Desenvolver esforços para que haja maior confiança entre superiores e subordinados, assim como, melhorar a comunicação entre todos os envolvidos na rede de ações.

REFERÊNCIAS

ACSELRAD, Henri; LEROY, Jean-Pierre. Novas premissas da sustentabilidade democrática. **Cadernos de debate Brasil Sustentável e Democrático, n. 1**. Rio de Janeiro: FASE, 1999.

ALBERTON, P.M. **Port Management and Operations**. Londres: Lloyds of London Press, 1999.

ANTAQ. **Boletim Informativo Portuário, 2013** (3o trimestre), atp Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Brasília, DF, Brasil, 2013.

_____. **Índice por instalação (2017)**. Disponível em: <<http://web.antaq.gov.br/ResultadosIda/>>. Acesso em: 10 jul. 2018.

_____. **Índice de Desempenho ambiental**. Disponível em: <http://portal.antaq.gov.br/index.php/meio-ambiente/indice-de-desempenho-ambiental/> Acesso em: 10 fev. 2019.

APPA – Associação dos Portos de Paranaguá e Antonina. **Gestão portuária**. Disponível em: www.sistemas.appa.pr.gov.br Acesso em: 10 jul. 2018.

APPA - Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina. **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Paranaguá** - (2014) Disponível em: <file:///C:/AO%20VIVO/1.%20PDZ%20Porto%20de%20Paranagu%C3%A1.pdf> Acesso em: 5 dez. 2019.

ASMUS, M.; KITZMANN, D. **Gestão Costeira no Brasil: estado atual e perspectivas**. Rio Grande: 2004.

ARAÚJO, F.H.C.B. **Sistema Portuário Brasileiro: evolução e desafios**. Curso de Especialização em Engenharia e Gestão Portuária do Departamento de Engenharia Civil. Florianópolis/SC: 2013.

ASMUS, M.; KITZMANN, D. **Gestão Costeira no Brasil: estado atual e perspectivas**. Rio Grande: 2004.

BACHMANN, R.K; CARNEIRO, L.M.; ESPEJO, M.M.dos S.B. **Evidenciação de informações ambientais: proposta de um indicador da percepção de especialistas**. Revista de Contabilidade e Organizações, 7(17), 36-47.

BALTAZAR, R.; BROOKS, M.R. Port Governance, Devolution and the Matching Framework: A CONfiguration Theory Approach. IN: BROOKS, M.R.; CULILINANE, k.

(eds.) **Research in Transportation Economics**, 1.ed. Oxford: (s.n.), V. 17, P. 379=403, 2006.

BARBIERI, J.C. Desenvolvimento sustentável regional e municipal: conceitos, problemas e pontos de partidas. **Revista Administração On-Line**, Fecap, São Paulo, v. 1, n. 4, out./nov./dez. 2000. Disponível em: http://www.fecap.br/adm_online/adol/artigo.htm Acesso em 15 de agosto de 2008.

BEZERRA, Juliana. **Crise econômica no Brasil**. Disponível em: <https://www.todamateria.com.br/crise-economica-no-brasil/> Acesso em: 10 nov. 2019

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Senado Federal, 1988.

BRASIL. Ministério do Planejamento. Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). **PAC-Portos**. Brasília, 2015.

_____. **Lei nº 12.815 de 5 de junho de 2013**. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966; 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993 e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm Acesso em: 10 jul. 2018.

BRASIL. **Secretaria Nacional dos Transportes, Portos e Aviação Civil**. (2013a); Disponível em: <http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/noticias/2013/centro-de-referencia-vai-difundir-gestao-sustentavel-dos-portos> Acesso em: 10 jul. 2018.

BRASIL. Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. **Plano Mestre: Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina**. Disponível em: https://www.infraestrutura.gov.br/SNP/planos_mestres/versao_completa Acesso em: 10 out. 2019.

CAMPOS, L.M.S.; MELO, D.A. **Indicadores de desempenho dos sistemas de gestão ambiental (SGA): uma pesquisa teórica**. Produção, v. 18, n. 3, p. 540-555, 2008.

CAVALCANTI, C. **Breve Introdução à Economia da Sustentabilidade**. São Paulo: Cortez Editora, 1998.

CEL/COPPEAD. Panorama Logístico - Intermodalidade de Contêineres no Brasil, **Relatório de Pesquisa**, 2006.

CNI – Conselho Nacional da Indústria. **As barreiras da burocracia:** o setor portuário. Brasília: CNI, 2016.

CODESP. Companhia Docas do Estado de São Paulo. **CODESP faz balanço positivo, supera marcas e projeta novos recordes para 2018.** Disponível em: <http://www.portodesantos.com.br/outros-links/panorama-do-porto/>. Acesso em: 10 jul. 2018.

CULLINANE, Teng Y.H.. Port Governance in China. In: BROOKS, R.; CULLINANE, K. (Eds.) **Research in Transportation Economics**. 1a. ed. Oxford:(s.n.), v. 17, p. 357-375, 2007.

DE MONIE, G. The global economy , very large containerships and the funding of mega hubs. **Port Finance Conference**, London.

DERANI, C. **Direito ambiental econômico**. São Paulo: Saraiva, 2008.

DIAS, Reinaldo. **Gestão ambiental: responsabilidade social e sustentabilidade**. São Paulo: Atlas, 2006.

DOLCI, Pietro Cunha; MAÇADA, Antônio Carlos Gastaud. **Governança da Cadeia de Suprimentos**. Disponível em: www.registamundologistica.com.br Acesso em: 10 abr. 2019.

FARMING BRASIL. Logística. **Brasil perde 34 milhões de toneladas de grãos por falta de armazenagem**. Ano I, edição 3, 2017.

FURTADO, Clarissa. **Infraestrutura – o nó dos portos brasileiros**. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=872:reportagens-materias&Itemid=39 Acesso em: 20 de abr. 2019.

GARCIA, Denise Schmitt Siqueira. A atividade portuária como garantidora do Princípio da Sustentabilidade. **Rev. Direito Econ. Socioambiental**, Curitiba, v. 3, n. 2, p.375-399, jul/dez. 2012.

GEIGER, A. **Modelo de governança para apoiar a inserção competitiva de arranjos produtivos locais em cadeias globais de valor**. Tese de Doutorado, Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção (PPGEP), Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Porto Alegre, RS, Brasil, 2009.

GIL, A.T.; **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6a. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GINER-FILLOL, A. **Práticas Orçamentárias**: Um Estudo Comparativo entre um Porto do Brasil e da Espanha. VI Congresso Iberoamericano de Contabilidad de Gestión y IX Congreso Iberoamericano de Administración Empresarial y Contabilidad, 2012.

GLOBO. **Após anos de atraso, Aquário Marinho de Paranaguá será aberto**. Disponível em: <http://g1.globo.com/pr/parana/noticia/2014/01/apos-anos-de-atraso-aquario-marinho-de-paranagua-sera-aberto.html> Acesso em: 01 dez. 2019.

GOULARTI, A. Melhoramentos, Reaparelhamentos e Modernização dos Portos Brasileiros: a Longa e Constante Espera. **Economia e Sociedade**, v. 16, n. 3 (31), p. 455-489, Campinas, dez. 2007.

ILOS. Pesquisa "**Nos portos, burocracia é problema ainda maior do que falta de infraestrutura**" Rio de Janeiro, 2017.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GOVERNANÇA CORPORATIVA (IBGC) Disponível em: <<http://www.ibgc.org.br/index.php>> Acesso em: 10 abr. 2019.

INSTITUTO ETHOS. **Guia para Elaboração de Balanço Social e Relatório de Sustentabilidade 2007**. Disponível em: <<http://www3.ethos.org.br/wp-content/uploads/2012/12/1Vers%C3%A3o-2007.pdf>> Acesso em: 12 fev. 2019.

JACOBI, Pedro. **O município no século XXI: cenários e perspectivas**. São Paulo: Fundação Prefeito Faria Lima - CEPAM, Ed. Especial, 1999.

JUNQUEIRA, Luciano A. Prates. Gestão de negócios: um saber interdisciplinar. In: JUNQUEIRA, Luciano A. Prates (org.). **Desafios da modernização portuária**. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

KITZMANN, D.I.S.; ASMUS, M.L. Gestão ambiental portuária: Desafios e possibilidades. **Revista de Administração Pública**, 40(6):1041-1060, 2006.

MAGALHÃES, Petrônio de Sá Benevides. **Transporte marítimo**: cargas, navios, portos e terminais. São Paulo: Aduaneiras, 2010.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de Metodologia Científica**. São Paulo: Atlas, 2010.

MARIMON, ALMEIDA, RODRÍGUEZ et al. The worldwide diffusion of the global reporting initiative: what is the point? **Journal of Cleaner Production** v.33. 2012. p.132-144

MARTINI, Luiz Carlos de; SILVA, Elmo Rodrigues da; MATTOS, Ubirajara Aluizio de Oliveira. **Análise da transparência corporativa por meio dos relatórios de sustentabilidade com base na Global Reporting Initiative de empresas do setor brasileiro de energia elétrica, 2014.** Revista Sistemas & Gestão, 9(2014), 34-46.

McCLELLAND, John A.G. **Técnica de questionário para pesquisa.** Disponível em: <http://sbfisica.org.br/bjp/download/v06e/v06a06.pdf> Acesso em: 10 jul. 2019.

MENESCAL, R. **Reforma do setor portuário.** Secretário de políticas portuárias. Secretaria de Portos da Presidência da República. Disponível em: <http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/apresentacoes> Acesso em: 10 jun. 2018.

MILAN, G.S.; VIEIRA, G.B.B. Proposição de um modelo conceitual em torno da prática da governança em cadeias logístico-portuária. **Revista Gestão Industrial**, v. 7, n. 4, p. 154-174, 2011.

NOBRE, Marcos; AMAZONAS, Maurício de Carvalho (orgs.). **Desenvolvimento sustentável: a institucionalização de um conceito.** Brasília: Ed. IBAMA, 2002.

NUSDEO, F. Sustentabilidade. In: MARQUES, J.R. **Sustentabilidade e temas fundamentais de direito ambiental.** Campinas: Milenium, 2009.

OLIVEIRA, D.S.; DOMINGUES, M.V.D.R.; ASMUS, M.L. e ABDALLAH, P.R. Expansão portuária: desafios para a gestão costeira. **Revista da Gestão Costeira Integrada**, v. 13, n. 1.

OLIVEIRA, Silvio Luiz de. **Tratado de metodologia científica.** São Paulo: Pioneira Thomson Learning, 2002.

PARANÁ. Governo do Estado. Agência de Notícias do Paraná. **Porto de Paranaguá vai modernizar o Corredor de Exportação.** Disponível em: <http://www.aen.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=103324&tit=Porto-de-Paranagua-vai-modernizar-o-Corredor-de-Exportacao> Acesso em: 10 out. 2019.

_____. Portos do Paraná. **Monitoramento Ambiental.** Disponível em: <http://www.portosdoparana.pr.gov.br/Meio-Ambiente/Pagina/Monitoramento-Ambiental>. Acesso em: 15 out. 2019b.

_____. Departamento de Imprensa Oficial do Estado do Paraná. **Porto de Paranaguá celebra 58 mil ações ambientais.** Disponível em: <http://www.imprensaoficial.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=1210&tit=Porto-de-Paranagua-celebra-58-mil-acoes-ambientais> Acesso em: 01 dez. 2019c

PARANÁ. Governo do Estado. Agência de Notícias do Paraná. **Portos do Paraná têm recorde de investimentos e obras.** Disponível em: <http://www.aen.pr.gov.br/modules/noticias/article.php?storyid=99785&tit=Portos-do-Parana-tem-recorde-de-investimentos-e-obras-> Acesso em: 01 dez. 2019d.

PEREIRA, Júlio Cesar R, **Análise de Dados Qualitativos:** estratégias metodológicas para as Ciências da Saúde, Humanas e Sociais. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2001.

PINHEIRO, Armando; FRISCHTAK, Cláudio. **Os gargalos da infraestrutura de transportes e suas soluções.** Rio de Janeiro, v. 68, n. 5, p. 45, maio 2014.

PORTER, M. **Estratégia competitiva.** 2.ed. Rio de Janeiro: Elsevier Campus, 2004.

PORTO, M.M. Portos e o desenvolvimento. **Aduaneiras.** São Paulo: SP, Brasil, 2011.

PORTO, M.M.; TEIXEIRA, S.G. **Porto e meio ambiente.** São Paulo: Aduaneiras, 2002.

REBELLO, Hilda. **Portos públicos, gargalos e competitividade.** Disponível em: <https://portogente.com.br/noticias/opiniaio/93664-portos-publicos-brasileiros-gargalos-e-competitividade> Acesso em: 15 abr. 2019.

REMADE - REVISTA DA MADEIRA. **Problemas de logística afetam competitividade no Brasil.** Rio de Janeiro: Edição n. 135, maio de 2013.

RODRIGUES, Diogo de Freitas. **Avaliação do Índice de Desempenho Ambiental (IDA): recurso metodológico na pesquisa em Política Comparada** (2010). Disponível em: <http://www.anppas.org.br/encontro5/cd/artigos/GT15-3-253-20100826170040.pdf> Acesso em: 10 fev. 2019.

SEP 2010 - Secretaria Especial de Portos. Disponível em: <http://www.portosdobrasil.gov.br/> Acesso em: 28 jan. 2011.

SILVA, Luana Caroline da; ROSA, Fabricia Silva da; LUNKES, Rogério João. Estudo sobre desempenho ambiental de portos brasileiros. **R. Gest. Sust. Ambiental,** Florianópolis, v. 7, n. 1, p. 4-33, jan./mar. 2018.

SILVA, Christian Luiz da; MENDES, Judas Tadeu Grassi (orgs.). **Reflexões sobre o desenvolvimento sustentável: agentes e interações sobre a ótica multidisciplinar.** Petrópolis, RJ: Vozes, 2005.

SOARES, C.R. (2009). **Os Portos de Paranaguá (PR) e Itajaí (SC): análise comparativa das suas relações com as cidades de inserção, da estrutura operacional atual e das condições sócio-ambientais das regiões de entorno.** 204p. Tese (Doutorado em Meio Ambiente e desenvolvimento) Universidade Federal do Paraná, Curitiba.

TOVAR, A.; FERREIRA, G. A Infra-Estrutura Portuária Brasileira: O Modelo Atual e Perspectivas para seu Desenvolvimento Sustentado. **Revista do BNDES**, V, 13, N. 25, p. 209-230. Rio de Janeiro: jun. 2006.

VALOIS, N.A.L. **Proposta do uso de indicadores ambientais na avaliação de desempenho de portos brasileiros**, 2009. Pernambuco: Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2009.

VIEIRA, L.M. **Avaliação da qualidade do ar em um porto através de parâmetros físico-químicos e toxicológicos**. Itajaí, SC: Universidade Vale do Itajaí, 2007.

VIEIRA, Paulo Freire; WEBER, Jacques (orgs.). **Gestão de recursos naturais renováveis e desenvolvimento**. São Paulo: Cortez, 2000.

VIEIRA, G.B.B. **Modelo de governança aplicado a cadeias logístico-portuárias. Tese de doutorado**. Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção (PPGEP). Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Porto Alegre, 2013.

VIEIRA, G.B.B.; KLIEMANN NETO, F.J. **Modelo de governança portuária: estudo comparativo dos portos de Valência e Santos**. Porto Alegre, 2013.

VIEIRA, G.B.B.; KLIEMANN NETO, F.J., & MONFORT-MULINAS, A. O modelo governança portuária revisitado: uma contribuição para o processo de reforma portuária. **Revista Espacios**, 34 (10), 6-21, 2013.

VIEIRA, G.B.B.; KLIEMANN NETO, F.J.; SILVA, R.M. da; SENNA, L.A. dos S. **Modelo de governança portuária pela ótica dos gestores: um estudo no porto de Santos**. Revista Gestão & Tecnologia, v. 14, n. 3, p. 32-55, 2014.

VIEIRA, K.M.; DALMORO, M. Dilemas na Construção de Escalas Tipo Likert: o número de Itens e a Disposição Influenciam nos Resultados? In: XXXII EnANPAD, **Anais....** Rio de Janeiro: Setembro de 2008.

YIN, R.K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. 2a.ed. Porto alegre: Bookman, 2001.

ZANELLA, Tiago Vinicius. **Água de lastro: um problema ambiental global**. Curitiba: Juruá, 2010.

APÊNDICE I

INTRODUÇÃO

Os portos necessitam de uma governança corporativa eficiente, pois isso permite realizar um alinhamento entre os diversos atores envolvidos. A prática da governança na gestão portuária pode ser considerada uma das prioridades das administrações portuárias e tem como objetivo buscar a melhoria dos indicadores de desempenho no porto e permitir uma visualização de oportunidades da gestão como um todo. Serve para organizar grupos de indivíduos e instituições em um propósito comum, por meio de regras, regulamentos de política portuária, do marco regulatório e envolvendo os setores público e privado.

QUESTÕES

Assinale com um “x”:

- 1 A estrutura da governança corporativa do Porto de Paranaguá potencializa a eficiência das operações, permitindo a inserção competitiva do porto nas redes globais de transporte marítimo.**
 - () Discordo parcialmente.
 - () Discordo.
 - () Sem opinião.
 - () De acordo
 - () De acordo parcialmente.
- 2 No Porto de Paranaguá, a estrutura da governança corporativa propicia estratégias voltadas à obtenção de vantagens competitivas por meio da eliminação da burocracia e da flexibilidade das operações.**
 - () Discordo parcialmente.
 - () Discordo.
 - () Sem opinião.
 - () De acordo
 - () De acordo parcialmente.

- 3 O modelo de governança corporativa do Porto de Paranaguá favorece a integração dos atores, a execução das ações da cadeia, o gerenciamento de fluxos físicos e informacionais e com isso, tem melhorado a eficácia e a eficiência da gestão logístico-portuária.**
- ☐ () Discordo parcialmente.
- ☐ () Discordo.
- ☐ () Sem opinião.
- ☐ () De acordo
- ☐ () De acordo parcialmente.
- 4 As ações de governança corporativa do Porto de Paranaguá têm gerado conflitos, pois de acordo com a nova Lei de Portos (Lei nº 12.815/2013), o porto é público, mas as operações são privadas, o que tem gerado dificuldades para o porto se adequar à legislação.**
- ☐ () Discordo parcialmente.
- ☐ () Discordo.
- ☐ () Sem opinião.
- ☐ () De acordo
- ☐ () De acordo parcialmente.
- 5 A governança no Porto de Paranaguá tem efetuado mudanças no ambiente logístico do Porto no intuito de flexibilizar as operações e reduzir a burocracia.**
- ☐ () Discordo parcialmente.
- ☐ () Discordo.
- ☐ () Sem opinião.
- ☐ () De acordo
- ☐ () De acordo parcialmente.
- 6 Os resultados da governança têm se mostrado otimistas, havendo uma melhora na integração entre os atores envolvidos. Isso mostra que as práticas da governança tem melhorado.**
- ☐ () Discordo parcialmente.
- ☐ () Discordo.

- ☐ Sem opinião.
- ☐ De acordo
- ☐ De acordo parcialmente.

7 Os resultados da governança corporativa do Porto de Paranaguá têm se mostrado falhos, pois não existe um sistema de integração das informações, ligando toda a cadeia, nem mesmo as principais atividades internas.

- ☐ Discordo parcialmente.
- ☐ Discordo.
- ☐ Sem opinião.
- ☐ De acordo
- ☐ De acordo parcialmente.

8 A tutela do meio ambiente no Porto de Paranaguá tem se mostrado adequada às normas legais existentes, tem licenciamento de dragagem, realiza auditoria ambiental e tem plano de controle e emergência contra riscos ambientais.

- ☐ Discordo parcialmente.
- ☐ Discordo.
- ☐ Sem opinião.
- ☐ De acordo
- ☐ De acordo parcialmente.

9 O Porto de Paranaguá tem vários dispositivos de controle ambiental como a Norma NBR 1004, Resolução CONAMA nº 005/1993, Resolução da Anvisa RDC 56/2008, Lei 9966/2004, Plano de controle de emissões atmosféricas, Plano de Recuperação de Áreas Degradadas, e Resolução CONAMA 344/2004.

- ☐ Discordo parcialmente.
- ☐ Discordo.
- ☐ Sem opinião.
- ☐ De acordo
- ☐ De acordo parcialmente.

10 O Poder Público no Porto de Paranaguá segue normas constitucionais em relação ao meio ambiente e estabelece políticas públicas em busca de melhores condições de vida dos seus cidadãos.

- ☐ Discordo parcialmente.
- ☐ Discordo.
- ☐ Sem opinião.
- ☐ De acordo
- ☐ De acordo parcialmente.