

Governança no Porto de Paranaguá/Paraná: em busca da sustentabilidade portuária

RESUMO

É possível que a sustentabilidade portuária no Porto de Paranaguá/Paraná traga muitas possibilidades no que se refere à reciclagem do lixo das embarcações, reaproveitamento dos resíduos sólidos e à preservação do meio ambiente marítimo por meio de medidas que favoreçam a utilização dos bens ambientais para gerar riqueza com sustentabilidade. Porém, essa política parece que ainda não se concretizou no Brasil, pois os portos brasileiros têm muitas deficiências. Levando em conta esses aspectos, este artigo 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 a eficiência dessas medidas.

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

1 INTRODUÇÃO

A sustentabilidade das atividades portuárias tem sido um desafio para muitos países. No Brasil, parece que essa política ainda não se concretizou em sua totalidade, pois os portos ainda têm muitos problemas logísticos e de gestão sustentável.

Acredita-se que o Porto de Paranaguá, no Estado do Paraná, mantém constante monitoramento de todas as suas atividades, especialmente no que diz respeito ao desenvolvimento de uma convivência saudável com o meio ambiente.

O objetivo desta pesquisa é analisar o impacto da governança corporativa nas estratégias de gestão ambiental no Porto de Paranaguá, Paraná, no período de 2012 a 2018. Os objetivos específicos contemplam: verificar como se deu a evolução das políticas ambientais implantadas no Porto de Paranaguá/Paraná. Pretende-se também examinar as questões referentes ao meio ambiente no desenvolvimento da atividade portuária do porto, analisar o conceito de governança portuária no porto e discorrer sobre a necessidade de um programa de governança portuária para a área ambiental nas atividades portuárias do porto.

A presente pesquisa justifica-se, pois, as práticas de sustentabilidade no Porto de Paranaguá/Paraná podem significar um passo importante para melhorar o seu desempenho ambiental, além de torná-lo mais competitivo.

2. SUSTENTABILIDADE

O conceito de sustentabilidade está vinculado à preocupação com a urbanização desordenada, uso indiscriminado dos recursos, má distribuição de renda, desemprego e pobreza. Para Dias (2006, p. 30-31):

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”.

A partir desse conceito, é possível formular alternativas de gestão para superar os obstáculos à sustentabilidade do meio ambiente.

A proposta de desenvolvimento presente no Relatório Brundtland reflete um processo de amadurecimento dos padrões de desenvolvimento e crescimento econômico, possibilitando uma transformação das relações políticas entre o Estado e as comunidades (CAVALCANTI, 1998).

Esse relatório também enfatiza que a pobreza é incompatível com o desenvolvimento sustentável, mostrando a necessidade de que a política ambiental deve ser parte integrante do processo de desenvolvimento (DIAS, 2006).

Um olhar sobre o Relatório Brundtland reflete um processo de amadurecimento dos padrões de desenvolvimento e crescimento econômico, e por isso, deve levar a uma mudança de atitudes, possibilitando uma transformação das relações políticas entre o Estado e as comunidades, segundo Dias (2006).

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.

Para Jacobi (1999) 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.

Para Cavalcanti (1998) existem cinco dimensões simultâneas de sustentabilidade que todo planejamento de desenvolvimento deve levar em conta: sustentabilidade social, econômica, ecológica, espacial e cultural.

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).

2.1. O ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO AMBIENTAL (IDA)

O Índice de Desempenho Ambiental (IDA) é um recurso metodológico para a avaliação de políticas públicas direcionadas ao meio ambiente. Existem oito critérios para o cálculo de indicadores ambientais, que são: “Efeito do ambiente nas doenças, água potável e saneamento, qualidade do ar na saúde, poluição do ar em ecossistemas, recursos hídricos, recursos pesqueiros, recursos agrícolas e mudança do clima” (RODRIGUES, 2010, p. 9).

Para Backmann et al. (2013), a composição do IDA compreende:

1. Impactos ambientais dos produtos e processos que abrangem: poluição atmosférica, 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.

2.2. A IMPORTÂNCIA DA DIMENSÃO AMBIENTAL

Para este artigo optou-se pela dimensão ambiental por causa do alto potencial poluidor e grau de utilização dos recursos naturais das atividades portuárias. Valois (2009) indica que 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.

Neste contexto, é importante citar que:

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 (KLITZMAN e ASMUS (2006, p. 1046).

Dessa maneira, o passivo ambiental dos portos precisa ser superado o mais rápido possível, pois os portos nacionais têm um papel essencial, especialmente nas exportações.

3. GOVERNANÇA CORPORATIVA PORTUÁRIA

3.1. GESTÃO DOS PORTOS BRASILEIROS

O quadro a seguir apresentado mostra o índice de desempenho ambiental (IDA) dos portos brasileiros.

QUADRO 1: 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).

Conforme o quadro nº 1, no ano de 2012 os portos brasileiros que tiveram melhor desempenho ambiental foram: o Porto de Itajaí com a nota de 97,01. No mesmo ano, os Portos de Paranaguá e Antonina obtiveram somente 34,89 de nota. Em 2016, cinco portos obtiveram nota acima de 75, o que demonstra que houve um avanço significativo em relação ao ano de 2012. Neste mesmo ano, 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.

De 2012 para cá o Porto de Paranaguá evoluiu da 26ª colocação para a liderança no ranking nacional de portos, o que demonstra um avanço na execução das ações voltadas para o meio ambiente.

3.2. GOVERNANÇA CORPORATIVA PORTUÁRIA

Quando se fala em desempenho portuário, é importante definir governança corporativa, que para Vieira et al. (2013), tem como meta realizar um alinhamento entre os diversos atores envolvidos, com a finalidade de aumentar a eficiência de um porto.

O Instituto Brasileiro de Governança Corporativa – IBGC (2019) destaca que os processos de governança são direcionados e controlados para obter um equilíbrio entre as vantagens obtidas pelas empresas. A finalidade das práticas de Governança Corporativa tem o objetivo de aumentar o valor da organização, facilitar seu acesso ao capital e contribuir para sua perenidade.

Desse modo, Dolci e Maçada (2019) complementam que 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.

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

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. Para 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.

Para Baltazar e Brooks (2006) existem 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.

Certamente, o conjunto e a prática dessas ações podem trazer maior eficiência da gestão logística-portuária.

3.3. O PORTO DE PARANAGUÁ/PARANÁ

O Porto de Paranaguá dispõe de um cais público com uma extensão de 2.816m com 14 berços de atracação e um acréscimo de 200m relacionado aos dolphins para atracação de navios Ro-Ro, totalizando uma extensão de 3.016m. Conta também com dois píeres de inflamáveis, mais dois píeres de granéis líquidos, ambos com 244m de extensão. (SOARES, 2009).

O polígono onde se encontra o Porto de Paranaguá foi definido pela Presidência da República e suplanta os limites do município de Paranaguá, alcançando uma área de interesse portuário no município de Pontal do Paraná. A área do porto compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto. Os imóveis sob a gestão do porto são inalienáveis e não sujeitos a usucapião (APPA, 2019).

O Porto de Paranaguá começou suas atividades em 1872, quando era administrado por particulares. Em 1927, o Porto passou a ser administrado pelo Governo do Paraná. É considerado a porta de entrada para os primeiros povoadores do Paraná. Foi inaugurado em 1935.

Em 1947 foi criada a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA). Essa entidade emprega hoje cerca de 500 pessoas e quatro mil trabalhadores portuários avulsos (APPA, 2019).

Pela Lei nº 12.815 de 5 de junho de 2013 a APPA tornou-se uma empresa pública e adequada à nova legislação federal. Em 2014, a Portaria nº 03/2014 da Secretaria de Portos da Presidência (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).

Nos dias de hoje, 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.

Em relação à estrutura da Governança Corporativa, 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 é a de promover a segurança portuária, coordenando e fiscalizando os acessos e a circulação no citado porto (APPA, 2019).

O Porto de Paranaguá tem como meta avaliar toda a infraestrutura e propor medidas de proteção das instalações portuárias. O Porto tem treinado e reciclado continuamente as pessoas envolvidas no processo de acesso e circulação das instalações portuárias (APPA, 2019).

Quanto às estratégias voltadas para a obtenção de vantagens competitivas para o Porto, existem projetos de expansão e melhorias do Terminal Pasa e Cotriguaçu que darão mais funcionalidade ao embarque de produtos, além de melhoria dos transportes na área portuária desses terminais para reduzir o tempo de desembarque de produtos.

3.4. ASPECTOS AMBIENTAIS DO PORTO DE PARANAGUÁ

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. 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 ocupacional.

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. (PARANÁ 2019).

Os Planos e Programas Ambientais desenvolvidos no Complexo Portuário de Paranaguá abrangem: programas de monitoramento, programas de gerenciamento e programas de ações sociais, comunicação e interface com a população (BRASIL, 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 (PARANÁ, PORTOS DO PARANÁ, 2019).

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 (PARANÁ, PORTOS DO PARANÁ, 2019).

Em relação ao programa de educação ambiental, a APPA (2018) mantém um convênio com a Prefeitura Municipal de Paranaguá 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.

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 Desenvolvimento 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 (PARANÁ, 2019).

4. METODOLOGIA DA PESQUISA

A metodologia da pesquisa será de forma qualitativa e exploratória. A investigação dos dados ocorrerá através de uma pesquisa bibliográfica e documental sobre o tema. Também foi elaborado um questionário com dez questões direcionado à alta administração

do Porto de Paranaguá, com cinco questões referentes à prática da governança corporativa e cinco questões relativas à sustentabilidade e meio ambiente daquele porto.

Sobre o assunto da governança corporativa do Porto de Paranaguá, foram selecionados documentos e literatura pertinente de órgãos públicos e particulares.

Quanto à sustentabilidade, o questionário teve como base alguns indicadores e categorias que compõe o Índice de Desempenho Ambiental – IDA, a partir do preenchimento as seguintes categorias: 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 Biológico-Ecológica, será analisada a Biodiversidade do citado Porto.

Seguindo o processo do IDA, conforme explica 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 atmosférica, 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.

A análise dos dados foi procedida tendo como base o estudo de caso do Porto de Paranaguá/PR e o referencial teórico apresentado.

As perguntas do questionário foram analisadas seguindo a escala de Likert, que consta de cinco pontos: (1) Discordo totalmente; (2) Discordo; (3) Sem opinião; (4) De acordo; (5) Totalmente de acordo (VIEIRA; DALMORO, 2008). As respostas foram comentadas utilizando-se de percentuais obtidos com as questões apresentadas.

5. ANÁLISE DOS RESULTADOS

5.1. RESULTADOS DA PESQUISA DOCUMENTAL E BIBLIOGRÁFICA

A estrutura da governança corporativa é gerida pela APPA, empresa pública que administra as atividades do porto. A missão do porto é a de promover a segurança portuária. O porto tem como aspecto principal a política de qualidade, buscando a melhoria contínua em suas atividades, especialmente na segurança, treinamento de pessoal.

As medidas adotadas pelo porto têm como meta melhorar toda a infraestrutura e proteção das instalações e reciclagem de pessoal. Vieira et al. (2014) revelam que esse procedimento revela uma governança eficiente.

O porto tem efetuado várias estratégias para obtenção de vantagens competitivas como: a modernização dos berços de atracação, recuperação da instalação do píer de inflamáveis e melhorias dos terminais. Corroborando com o que diz o Instituto Brasileiro de Governança Corporativa – IBCG (2019), essas práticas têm como meta a eficiência coletiva.

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

5.2. RESULTADOS DA PESQUISA FEITA COM OS FUNCIONÁRIOS DO PORTO

Em relação à eficiência da governança corporativa 60% dos inquiridos estão de acordo com as medidas para assegurar a eficiência da governança corporativa adotada no porto, mas existe um percentual de 40% acham que essas medidas ainda são pouco eficientes

As estratégias voltadas à governança corporativa em relação a estratégia ambiental ou geral recebeu opinião favorável parcial para 60% dos entrevistados, enquanto 20% não tem opinião e 20% estão de acordo. Quanto à estrutura da governança corporativa, 60% estão de acordo, 20% discordam e 20% de acordo parcialmente.

Em relação aos possíveis conflitos que podem surgir com as ações da governança corporativa do Porto de Paranaguá, 80% dos inquiridos estão de acordo com essas ações e apenas 20% acham isso negativo. Questionados sobre a flexibilização das ações da governança, 60% acham que essas medidas trazem bons reflexos, mas 40% não se interessam em conhecer essas medidas.

Na análise dos resultados da governança, 60% dos entrevistados consideram esses resultados eficazes, enquanto 20% acham pouco resultados e sem opinião com 20%.

Sobre as possíveis falhas da governança corporativa do Porto, praticamente todos os entrevistados não acham que houve falhas na governança do porto. Questionados sobre as medidas voltadas à tutela do meio ambiente, 80% estão de acordo, enquanto 20% não têm opinião formada. Dessa maneira, a maioria dos entrevistados aceitam essas medidas.

Na pergunta seguinte, os inquiridos deram sua opinião a respeito da existência de dispositivos de controle ambiental como a Norma NBR 1004, Resolução CONAMA nº 005/1993, Resolução da Anvisa RDC 56/2008, Lei 99662004, Plano de controle de emissões atmosféricas, Plano de Recuperação de Áreas Degradadas e Resolução CONAMA 344/2004. Para 80% as medidas de controle ambiental são seguidas rigorosamente, enquanto 20% discordam parcialmente.

Na última questão, 100% dos entrevistados acham que o Poder Público do Porto segue as normas constitucionais em relação ao meio ambiente.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo deste artigo foi o de mostrar a evolução da sustentabilidade ambiental e da governança corporativa no Porto de Paranaguá, no período de 2012 a 2018. Observou-se que a estrutura da governança corporativa do Porto tem evoluído nos últimos anos por

conta da melhoria contínua de suas atividades, embora ainda existam algumas lacunas que precisam ser corrigidas.

Desde 2013 existem vários programas que procuram conscientizar a todos sobre os impactos ambientais associados à operação do Porto. 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 deixa claro que houve um avanço das ações voltadas ao meio ambiente.

Também constatou-se que já existem Programas de Monitoramento que controlam os principais impactos ambientais sofridos no Porto e abrangem a qualidade do ar, das águas e a qualidade dos sedimentos, todos realizados pela APPA.

A pesquisa levada a efeito junto a administração do porto evidenciou que a autoridade portuária tem um papel importante na governança, uma vez que pode atuar de forma mais efetiva com seus atores. Dessa maneira, a estrutura da governança corporativa do porto tem alcançado seus objetivos, pois mostrou eficiência, especialmente na preservação do meio ambiente.

Porém, ainda existem algumas lacunas que precisam ser preenchidas como a busca de vantagens competitivas no Porto de Paranaguá, a desburocratização das atividades e projetos de expansão e melhorias dos terminais.

Como sugestões para pesquisas futuras consta a elaboração de propostas para desburocratização das atividades do porto e melhorar a comunicação entre todos os envolvidos na rede de ações.

REFERÊNCIAS

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

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.

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, 2013.

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.

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

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.

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

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.

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.

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

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

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

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.

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.

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.

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, 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.