

## VI-106 - CARGAS NÃO NACIONALIZADAS E EM PERDIMENTO NO PORTO DE SANTOS: DESAFIO PARA GESTORES AMBIENTAIS

**Vivian Fernanda Mendes Merola** <sup>(1)</sup>

Graduada em Geografia pela Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas – FFLCH/USP, Mestre em Ciências pela Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas – FFLCH/USP. Doutoranda em Saúde Global e Sustentabilidade pela Faculdade de Saúde Pública – FSP/USP.

**Wanda Maria Risso Günther** <sup>(2)</sup>

Engenharia civil e cientista social. Mestre e Doutora em Saúde Pública pela Universidade de São Paulo. Professora Associada Departamento Saúde Ambiental da Faculdade de Saúde Pública/USP.

**Endereço** <sup>(1)</sup>: Av. Dr. Arnaldo, 715 - São Paulo - SP - Brasil - CEP - 01246-904 - Tel: (11) 3061-7889 - e-mail: [vmerola@usp.br](mailto:vmerola@usp.br)

### RESUMO

As relações comerciais internacionais brasileiras estão amplamente amparadas no modal marítimo como grande propulsor. O Porto de Santos é o principal expoente no Brasil na movimentação de cargas, não obstante o número de cargas não nacionalizadas, abandonadas ou em perdimento tende a crescer na mesma proporção da movimentação.

Diante disso, as possibilidades para a destinação dessas cargas são: a devolução, a doação, o leilão e a destruição. Esse trabalho joga luz ao tema da destruição, uma vez que essas cargas passarão a ser consideradas como resíduos portuários, exigindo a tratativa prevista na legislação ambiental brasileira.

Muitas incertezas se impõem aos gestores convidados a tratar desta realidade, assim, as contribuições deste trabalho recaem: i) na identificação dos mecanismos adotados pela Receita Federal no Porto de Santos na gestão dessas cargas; ii) na compreensão de como os atores envolvidos nessa cadeia atuam na gestão dessas cargas e iii) na sistemática específica para gerenciamento conforme preconizam as legislações ambientais.

Para dar conta do tema proposto, os itens apresentados descrevem os mecanismos disponíveis para a solução da questão imposta por essas cargas, bem como expõe, em linhas gerais como internalizar a problemática nos Planos de Gerenciamento de Resíduos Portuários.

**PALAVRAS-CHAVE:** Porto, resíduos portuários, gerenciamento de resíduos portuários, cargas abandonadas, cargas não nacionalizadas.

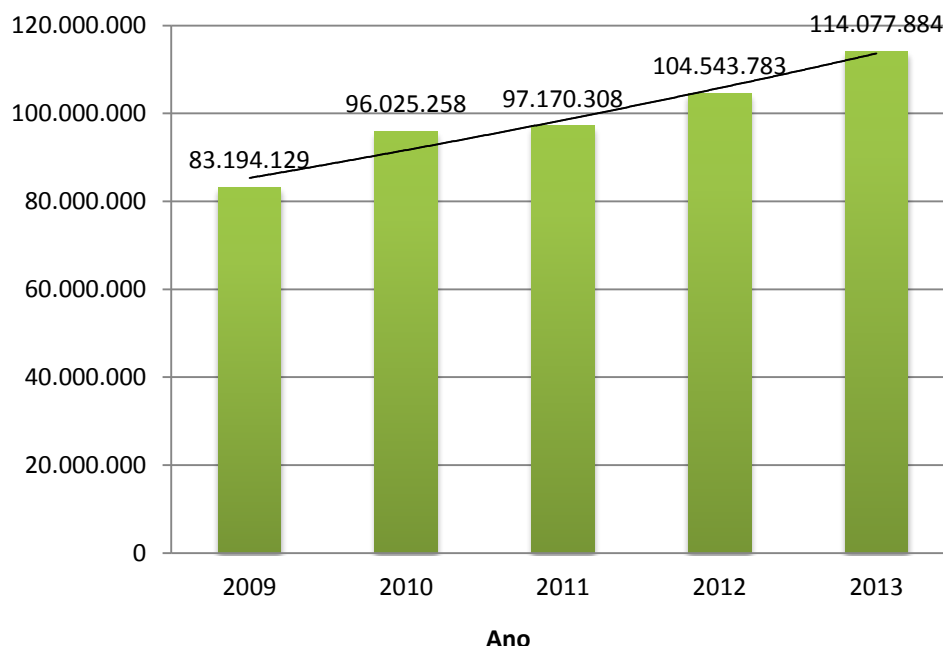
### INTRODUÇÃO

As relações comerciais internacionais brasileiras estão amplamente amparadas no modal marítimo como grande propulsor. Dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior – ALICE-WEB (BRASIL, 2015a), indicam que, em 2013, a balança comercial brasileira fechou com saldo positivo de US\$ 2,55 bilhões. Deste total, o volume exportado por via marítima representou 81% enquanto as importações chegaram a 76%, sendo os países do Extremo Oriente, com destaque para a China, os maiores parceiros comerciais do Brasil.

Cinco portos foram responsáveis pela maior parte da movimentação total de cargas nos portos organizados do país, em 2013. Juntos, os portos de Santos, Itaguaí, Paranaguá, Rio Grande e Itaquí movimentaram 235,8 milhões de toneladas, o que representou cerca de 70% da movimentação total de cargas. O Porto de Santos movimentou 99,8 toneladas de cargas em geral, mas com diferença de 41,5 milhões de toneladas movimentadas a mais que o segundo colocado no ranking. Observa-se ainda que Santos apresentou produtividade semelhante à soma dos demais 37 portos públicos marítimos nacionais.

A partir da análise dos dados dos Mensários Estatísticos da CODESP, do período de 2009 a 2013, verifica-se que o Porto de Santos apresentou acréscimo de quase 38% na movimentação de cargas. O movimento ascendente de mercadorias importadas e exportadas é confirmado quando se analisa o total (incluindo Carga Geral, Sólidos à Granel e Líquidos à Granel) movimentado no mesmo período, conforme Figura 1 (CODESP 2009, CODESP 2010, CODESP 2011, CODESP 2012 e CODESP 2013).

**Figura 1: Movimentação anual de cargas no Porto de Santos, no período de 2009 a 2013 (em toneladas)**



**Fonte: Elaborado a partir de CODESP, Mensários Estatísticos de 2009 a 2013**

Outro aspecto relevante é que o Porto de Santos, inserido dentro da lógica do capitalismo global, a exemplo de outros portos, presenciou três fases de evolução portuária. Em linhas gerais, essa instalação passou pelo período colonial, cafeeiro no início do século XX e, em fins deste mesmo século, entrou na era da especialização contemporânea. Os avanços tecnológicos da terceira fase viabilizaram a containerização das mercadorias, os terminais monofuncionais e a tipificação de cargas - contêineres, carga solta, grãos sólidos e líquidos, derivados de petróleo/inflamáveis, entre outros. Para o Porto de Santos, a especialização está cada vez mais materializada, sobretudo com a expansão dos grandes terminais de contêineres.

Os dados sobre movimentação e especialização de cargas corroboram com a notória relevância do Porto de Santos no cenário nacional e internacional de comércio exterior. Nesse contexto, de complexidade tecnológica, de incremento global da movimentação de cargas containerizadas e de sofisticados processos de fiscalização e monitoramento das mercadorias que acessam o país é notória a ocorrência crescente de importações não autorizadas e de cargas abandonadas/em perdimento por inúmeros fatores.

Em linhas gerais, segundo a definição instituída por atos normativos, são consideradas cargas abandonadas aquelas mercadorias importadas que, após noventa dias de seu desembarque e armazenamento em recintos alfandegados não tiver sido iniciado o processo de nacionalização por parte do importador. Após esse período a Receita Federal poderá aplicar a pena de perdimento. Assim, para efeito de compreensão do conceito, cargas em perdimento são aquelas que, transcorrido o prazo e caracterizado o abandono por parte do importador, deverão ter sua destinação processada, conforme será apresentado adiante, a qual poderá ocorrer por meio de leilão, doação ou destinação como resíduo. Observa-se que quando é aplicada a pena de perdimento, o custo da carga passa a ser da Receita Federal, isentando a responsabilidade do fiel depositário, ou seja, do recinto alfandegado/terminal que armazenou essa carga.

Já as importações não nacionalizadas são aquelas impedidas de ingressar no Brasil, por questões que comprometam a saúde, a segurança pública, a proteção ao meio ambiente, o controle sanitário, fitossanitário e zoossanitário.

O processo de formação do ambiente portuário, seu desenvolvimento ao longo dos anos e sua inegável modernização conferiram a esse ambiente, de passagem de cargas e pessoas, novos e complexos problemas. Antes do contêiner a gestão do fluxo logístico revelava-se mais tranquilo uma vez que os volumes movimentados eram infinitamente menores e as cargas eram mais facilmente identificadas. Logo, a

intensificação e complexificação da gestão das importações não autorizadas e de cargas abandonadas trouxe nova temática contemporânea na gestão portuária, que merece ser estudada em profundidade.

Ainda como fator de complexidade, a gestão dessas cargas envolve uma cadeia de atores que se inter-relacionam, descritos desde a origem da carga até seu destino como produto ou resíduo, os quais são representados por: importador, terminais portuários, Receita Federal, Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental (CETESB), Instituto Brasileiro de Meio Ambiente (IBAMA) e a Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP).

Esse trabalho foca na gestão de cargas importadas que não são nacionalizadas e naquelas denominadas cargas abandonadas, em especial nas cargas em perdimento, que poderão ser tratadas como resíduos portuários, assim como na cadeia de atores envolvidos.

## OBJETIVO

O trabalho tem como objetivo identificar os mecanismos adotados pela Receita Federal no Porto de Santos na gestão de cargas importadas que não são nacionalizadas, assim como as cargas em perdimento que deverão ser geridas como resíduos portuários.

Objetiva ainda compreender como os atores envolvidos nessa cadeia atuam na gestão dessas cargas, passando por toda a sistemática específica para gerenciamento conforme preconizam as legislações sanitárias, ambientais e aduaneiras.

## MÉTODO

Para entender os mecanismos de gestão das cargas abandonadas, em perdimento ou não nacionalizadas, o método proposto para esse trabalho envolveu três etapas: i) identificação dos atores intervenientes no processo de nacionalização e gestão desse potencial resíduo portuário; ii) levantamento do marco legal regulatório pertinente; iii) levantamento do quantitativo de cargas nesta condição existentes nos terminais e recintos alfandegados localizados no Porto de Santos, com base da Resolução CODESP n. 55.2011, de 07 de outubro de 2011, que determina aos arrendatários e permissionários informar sobre a permanência de cargas abandonadas ou em perdimento em suas áreas.

Observa-se que, esse último item não se viabilizou, pois a Companhia Docas do Estado de São Paulo, responsável por colher esse dado junto aos terminais que ocupam suas áreas arrendadas não forneceu a informação sob alegação de sigilo.

Por fim, coube neste trabalho apresentar uma breve descrição acerca do conteúdo dos Planos de Gerenciamento de Resíduos Sólidos para geradores privados, segundo a lei 12.315/2012 (PNRS) e Resolução RDC 56/2008 da ANVISA, pois as cargas em perdimento ou não nacionalizadas que não forem desenvolvidas ao país de origem, doadas ou leiloadas deverão ser geridas pelos Terminais, Recintos Alfandegados e Operadores Portuários tais como os outros resíduos portuários, sendo necessária a obtenção de licenças especiais emitidas por órgãos como a CETESB e o IBAMA.

## RESULTADOS

Considerando-se que o *core business* de empresas do segmento logístico e portuário é a comercialização do espaço e do tempo, as cargas abandonadas ocupam espaços nobres de armazenagem e não geram receitas. Neste cenário as cargas, objeto deste trabalho, caracterizam-se como um novo conteúdo aos gestores ambientais das instalações portuárias que necessitam, em conformidade com os órgãos anuentes, dar destinação a esses materiais, no menor prazo possível.

As importações não nacionalizadas ou as cargas em perdimento poderão ser: i) devolvidas; ii) doadas; iii) leiloadas; ou iv) destruídas. Esses destinos são previstos pela Receita Federal, em linhas gerais, segundo o

artigo 29, item II, do Decreto-lei 1.455/1976, regulamentado pelo Decreto 6.759/2009 e pela Portaria MF 282/2012.

Em linhas gerais, a carga é devolvida quando apresenta problemas de ordem fiscal, ou legal, ou seja, não estão em conformidade com a legislação brasileira ou ainda quando apresenta algum risco ao país.

As doações, possíveis no caso de produtos que tenham condições de uso, são realizadas em favor de Organizações Não Governamentais (ONGs) e Organizações da Sociedade Civil de Interesse Público (OSCIP) ou incorporadas a outros órgãos públicos.

Os leilões podem contar com pessoas físicas ou jurídicas e os lotes arrematados podem ser posteriormente consumidos e comercializados. Recentemente, a Receita Federal desenvolveu metodologia voltada à prática de leilão de resíduos portuários, transferindo aos arrematantes do lote a responsabilidade pela observação de toda a normativa ambiental, assim como a obtenção das licenças ambientais necessárias para o tratamento e/ou destinação adequada.

Em geral, esses resíduos portuários leiloados são compostos por produtos que não poderiam chegar ao mercado consumidor. Encontra-se na página da Receita Federal Brasileira (RFB) (<http://idg.receita.fazenda.gov.br/noticias/ascom/2014/abril/receita-federal-realiza-o-2o-leilao-de-residuos-de-mercadorias-apreendidas>) a justificativa para esta nova prática:

*“Com este inovador procedimento de destinação por leilão, a RFB alinha-se às diretrizes da promoção do desenvolvimento nacional sustentável, além de economizar de recursos públicos, vez que, com o repasse do ônus da destruição ao arrematante, foram evitadas despesas com o pagamento de serviços de transporte, de destruição e de aterro sanitário, que deixaram de ser suportadas pela própria Administração”.*

A destruição ou inutilização das cargas ocorre quando as mercadorias estão em desacordo com itens relativos aos critérios de saúde, metrologia, segurança pública, proteção ao meio ambiente, e controle sanitário, fitossanitário e zoossanitário. Em geral, os produtos que compõem esse tipo de destinação são: cigarros e derivados do tabaco; brinquedos réplicas de armas de fogo; produtos condenados pela vigilância sanitária ou defesa agropecuária; mercadorias apreendidas em decorrência de inobservância à Lei de Propriedade Industrial ou produtos assinalados com marca falsificada, alterada ou imitada; fonogramas, livros e obras audiovisuais com indícios de violação ao direito autoral; outras mercadorias, quando assim recomendar o interesse da administração ou da economia do país, para os quais não seja possível a destinação por incorporação ou leilão” (BRASIL, 2015b).

Em 2014, segundo dados da RFB, o valor total de mercadorias destinadas à doação, leilão ou destruição ultrapassou R\$ 1.450 milhões, sendo que o valor das mercadorias destruídas foi superior a R\$ 672 milhões e representou 46,34% de todas as possibilidades de destinação.

Conforme já citado, sobretudo para as cargas abandonadas que tiveram a aplicação da pena de perdimento, a Receita Federal assume a responsabilidade por esse material, neste caso, o custo da destruição fica a cargo do Estado que deve gerir essa mercadoria que assume o status de resíduo sólido, perigoso ou não, e como tal exige uma destinação ambientalmente adequada, de acordo com os preceitos legais e anuência dos órgãos ambientais pertinentes (IBAMA e demais órgãos estaduais de meio ambiente). Neste cenário, para que o resíduo siga o caminho do tratamento/disposição final, ele deverá antes passar por um processo de descaracterização. Essa fase ocorre no local onde a carga está, ou seja, na área do recinto alfandegado, sendo monitorada pela comissão de destruição da Receita Federal. Após essa primeira etapa o lote de resíduos é encaminhado para a devida destinação.

Diante desse complexo cenário, a discussão sobre a questão das cargas não nacionalizadas ganhou expressiva notoriedade e reflexão com o artigo 46 da Lei Federal 12.715/2012, que estabelece que a importação de mercadoria estrangeira não autorizada obriga o importador a destruí-la, ou a devolve-la diretamente ao local de embarque, quando sua destruição no país não for autorizada pelo órgão competente. Muito recentemente, o referido artigo teve sua redação alterada pelo artigo 9 da Lei Federal 13.097, de 19 de janeiro de 2015. Fato que evidencia a atualidade do debate, em linhas gerais as alterações entre o primeiro e segundo recaem nos valores das multas e prazos para cumprimento da lei.

No limite, esse artigo da lei impõe a responsabilidade compartilhada aos atores da cadeia logística responsável pela importação de mercadorias para o Brasil que, por razões relativas à saúde, metrologia, segurança pública, proteção ao meio ambiente, controle sanitário, fitossanitário e zoossanitário, não são autorizadas a nacionalização e comercialização em território nacional.

Essa lei tem orientado a Receita Federal Brasileira, ANVISA, MAPA e IBAMA na aplicação de penas de perdimento em mercadorias que apresentam as restrições de acesso ao país. Observa-se que na teia de responsabilidades estabelecida pela legislação, caberá em primeiro lugar ao importador e transportador internacional devolver ou destruir, com incidência de multas caso os prazos não sejam atendidos; em seguida a responsabilidade passa ao terminal ou recinto alfandegado, podendo os órgãos anuentes proceder à destruição, mas com previsão de ressarcimento por parte do importador ou seu representante legal. Inquestionavelmente, em última análise, coloca freios na importação de mercadorias que sabidamente não poderão ingressar em território nacional. Excetuam-se substâncias ilícitas que, quando apreendidas, seguem para destruição.

Em linhas gerais, a Receita Federal é a autoridade responsável pelas fiscalizações, entretanto, o acionamento dos demais órgãos ocorre pelas características do contêiner, análise documental e país de origem. Assim, a fiscalização ocorre por pares de acordo com inúmeras variáveis.

Algumas tecnologias tem tornado a fiscalização mais assertiva, como é o caso da inspeção não invasiva também conhecida como escaneamento de contêiner, instituída pela Portaria 3518/2011 da Receita Federal. Essa técnica tem permitido a verificação em tempo real das cargas containerizadas que acessam os portos brasileiros, fato que tem contribuído para o aumento da aplicação de penas de perdimento em inúmeras cargas que acessam o Porto de Santos e consequentemente aumentado a quantidade dessas cargas, consequentemente de resíduos portuários.

No entanto, essa legislação confronta-se com a Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS), instituída pela Lei Federal 12.305/2010), principalmente com relação à geração de resíduos e sua não valorização, ou seja, quanto ao atendimento da hierarquia de resíduos, preconizada pela PNRS, sobretudo nos aspectos de reutilização, reciclagem, tratamento dos resíduos e disposição final dos rejeitos.

Conforme evidenciado, a legislação sobre as cargas não nacionalizadas impõe a obrigação de devolver ou destruir, contudo há que se observar que outros métodos são possíveis para tratamento dos resíduos além da imediata destruição, chegando posteriormente ao rejeito de que trata a PNRS.

Fato recorrente nas empresas do setor logístico, sobretudo de armazenagem de carga é a incerteza quanto à forma de proceder. A controvérsia trazida pelas distintas normativas é ponto importante e deve ser confrontada numa perspectiva de convergência, pois podem dificultar a gestão ambientalmente sustentável e economicamente viável desses resíduos. Em outras palavras, a simples destruição desta mercadoria/resíduo faz com que o gestor da empresa descumpra a PNRS, em contrapartida a adoção de outros mecanismos de tratamento de resíduos até sua transformação em rejeito levará ao descumprimento do artigo 9 da lei 13.097/2015.

Os profissionais de meio ambiente deste importante segmento econômico precisam, além da segurança jurídica, estar aptos a responderem com eficiência e rapidez a essas situações, contemplando tais cenários em seus procedimentos de gestão. Nesse sentido, os próximos parágrafos se dedicam a discorrer sobre os mecanismos de gestão de resíduos portuários.

Conforme a normativa vigente, no estado de São Paulo, a movimentação de alguns tipos de resíduos requer a emissão dos Certificados de Movimentação de Resíduos de Interesse Ambiental (CADRI), por parte do órgão estadual de controle ambiental (CETESB). Esse documento que aprova o encaminhamento de resíduos de interesse ambiental aos locais de reprocessamento, armazenamento, tratamento ou disposição final, licenciados ou autorizados pelos órgãos ambientais, também é exigido para os Resíduos de Portos e Aeroportos.



Além disso, quando a carga/resíduo a ser transportada for classificada como perigosa e percorrer vários estados da federação para receber tratamento, deverá ainda ser observadas as orientações do IBAMA pertinentes ao transporte de resíduos perigosos. Aqueles resíduos que tiverem em sua composição substâncias citadas na Resolução 420/2004, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), ou em suas Instruções Complementares, deverão possuir autorização ambiental e ser transportados tal como preconiza a lei, considerando a classe de risco do conteúdo da carga/resíduo.

A sistemática de gestão de resíduos portuários deverá sempre atender à PNRS, para isso é importante que as empresas do setor elaborem seus Planos de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS) e que neles estejam previstas as ações a serem tomadas para as cargas em perigosos/abandonadas e aquelas não nacionalizadas. Em linhas gerais, os PGRS devem observar que:

O conceito de resíduo introduzido pela PNRS complementa o conceito estabelecido na NBR 10.004 (classificação de resíduos sólidos) e na Resolução RDC ANVISA 56/2008 (Gerenciamento de Resíduos Sólidos nas áreas de Portos, Aeroportos, Passagens de Fronteiras e Recintos Alfandegados).

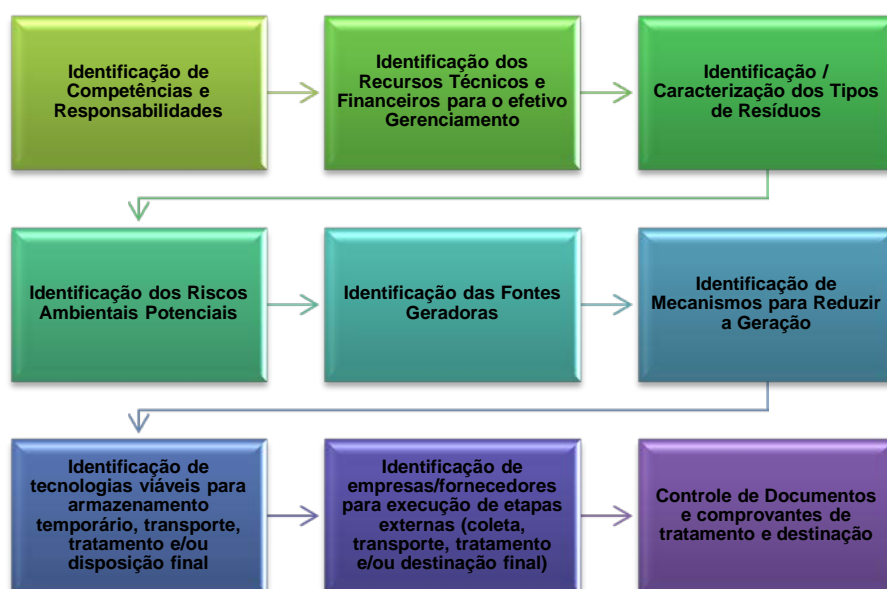
A PNRS introduz o conceito de rejeito, definindo-o como aquele resíduo que, depois de esgotadas todas as possibilidades de tratamento e recuperação por processos tecnológicos disponíveis e economicamente viáveis, não apresentem outra possibilidade que não a disposição final ambientalmente adequada (PNRS, 2010).

Especificamente para as cargas, objeto deste trabalho, há que se observar que quando não for possível identificar as características das cargas/resíduos, será necessário realizar a análise e classificação do material, segundo o conjunto das NBRs 10.004 a 10.007.

Por outro lado, o gerenciamento de resíduos portuários, conjunto de ações exercidas direta ou indiretamente desde a etapa de geração até o tratamento/valorização ambientalmente adequados dos resíduos sólidos e/ou disposição final ambientalmente adequada dos rejeitos, além de estar em conformidade com legislações e normas vigentes, necessita estar de acordo com o Plano Municipal de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos (no caso do município de Santos, SP), com o Plano de Gerenciamento de Resíduos Portuários (PGRP) para o do Porto de Santos e com o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos do próprio terminal.

Ainda, a busca de soluções para as cargas/resíduos sólidos deve considerar as dimensões política, econômica, ambiental, cultural e social sob a premissa do desenvolvimento sustentável. As etapas relacionadas ao gerenciamento das cargas/resíduos sólidos portuários deverão observar as etapas e a sequência apresentadas na Figura 2.

**Figura 2: Etapas do gerenciamento de cargas/resíduos sólidos portuários**



Os resíduos de portos e aeroportos, assim como os resíduos sólidos classificados como perigosos (Classe I), lodo de estações de tratamento de efluentes (ETE) e equipamentos de proteção individual (EPI) contaminados são alguns dos resíduos que necessitam da emissão do CADRI para seu deslocamento e destinação final (CETESB, 2015). Para solicitação do CADRI é necessário informar tipo, classe, características, quantidade e forma de acondicionamento dos resíduos, o que pressupõe o conhecimento prévio dessas informações. É também imprescindível definir a destinação adequada, confirmada por carta de anuência do estabelecimento receptor (para valorização, tratamento ou disposição final) e verificação da existência e vigência de sua licença ambiental.

Para o gerenciamento de cargas não nacionalizadas é necessário dimensionar alguns cenários, a partir do histórico de cargas recebidas pelo terminal para se estimar quais tipologias estarão sujeitas a não nacionalização e que poderão, desta forma, tornarem-se resíduos portuários. Observa-se que as cargas que foram consideradas como resíduos portuários deverão, na entrega anual do Inventário de Resíduos Perigosos movimentados pela empresa, entrar na contabilização para efeito de acompanhamento pelo órgão ambiental, principalmente aquelas que foram transportadas mediante emissão de CADRI.

Os benefícios do gerenciamento criterioso e adequado dessas cargas são muitos, incluindo: i) atendimento aos requisitos legais aplicáveis; ii) conhecimento e controle da geração de resíduos; iii) registro e fornecimento de dados e informações para tomada de decisão e planejamento quanto aos investimentos; iv) destinação ambientalmente adequada dos resíduos, evitando autuações e penalizações por parte dos órgãos ambientais competentes; v) minimização dos passivos ambientais; vi) preservação do ambiente com atuação pró-ativa; vii) geração de recursos financeiros que poderão ser revertidos na melhoria do gerenciamento; viii) adoção e/ou revisão de metas de redução de geração; ix) redução das emissões de gases de efeito estufa (GEE); x) identificação de oportunidades de melhoria contínua; e xi) promoção da sustentabilidade empresarial.

Os PGRP devem ser elaborados por todos os terminais portuários, em conformidade com a legislação específica (RDC 56/2008) e são suscetíveis de avaliação e aprovação da vigilância sanitária. As cargas resultantes de importações não autorizadas, as cargas em perimento e os resíduos resultantes de cargas que forem destruídas também deverão ser classificadas e gerenciadas, seguindo as diretrizes dessa resolução.

Minimamente um PGRP, considerando-se as exigências da PNRS e as legislações específicas, deve conter: i) descrição do empreendimento ou atividade; ii) diagnóstico dos resíduos sólidos gerados, envolvendo origem, volume, caracterização dos resíduos e passivos ambientais relacionados; iii) indicação dos responsáveis por cada etapa do gerenciamento de resíduos portuários; iv) definição dos procedimentos operacionais relativos às etapas do gerenciamento de resíduos sólidos (geração, segregação, acondicionamento, armazenamento temporário, coleta, transporte, recuperação, tratamento e disposição final); v) identificação das soluções consorciadas ou compartilhadas com outros geradores; vi) identificação de ações preventivas e corretivas a serem executadas em situações de gerenciamento incorreto ou acidentes; vii) metas e procedimentos relacionados à minimização da geração de resíduos sólidos, reutilização e reciclagem; viii) medidas saneadoras dos passivos ambientais relacionados aos resíduos sólidos; ix) periodicidade de sua revisão, vinculando a vigência da respectiva licença de operação; e x) observação às eventuais especificações do Plano de Gestão Municipal.

## CONCLUSÕES

As cargas, objeto deste trabalho, coloca, inequivocamente, um elemento novo e por vezes desconhecido aos gestores da área de meio ambiente das empresas e órgãos que atuam no cenário portuário. Em primeira instância, a responsabilidade dessas cargas está a cargo do importador e do transportador marítimo internacional, contudo, ambos os atores aparecem muito distantes do problema e de sua solução, uma vez que a carga, quando não introduzida no país, fica armazenada no terminal ou recinto alfandegado.

Nesse ambiente, além de ocupar espaço que é escasso e muito disputado por outras cargas, os responsáveis pelos terminais ou recinto alfandegário tem que lidar com a carga até o momento que se encontre uma solução quanto à sua destinação, considerando toda a tramitação legal, administrativa, ambiental, sanitária e econômica exigida. Incluso quando for o caso de destruição, quando as cargas são descaracterizadas, esta operação também poderá ocorrer no local de armazenagem, ou seja, em área do terminal, executada às expensas dos gestores desses locais, sendo o ressarcimento algo incerto.

Considerando que o cumprimento aos requisitos presentes nas distintas normativas legais é ação fundamental na gestão de resíduos portuários, esse novo elemento – cargas não nacionalizadas, abandonadas / em perdimento – que define nova modalidade de resíduos portuários, exige atenção na gestão, pelas peculiaridades das inúmeras cargas que circulam no ambiente portuário e podem apresentar restrições como aquelas aqui tratadas.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Machado, I.S. O Porto de Santos e a revolução dos contêineres. 2012. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.
2. Ornelas, R.S. Relação porto/cidade: o caso de Santos. 2008. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.
3. ANTAQ - Agência Nacional de Transporte Aquaviário -. Porto verde: modelo ambiental portuário, 1ª Ed. Brasília, 2011.
4. Cesar, G.M.A. Gestão de resíduos em atividades portuárias: um estudo das oportunidades de melhorias. Dissertação de mestrado apresentada ao Centro Universitário Senac, 2005.
5. CODESP – Companhia Docas do Estado de São Paulo . Mensário estatístico - dezembro de 2009. Disponível em: [http://201.33.127.41/DocPublico/estmen\\_CPT/2009/estmen-2009-12.pdf](http://201.33.127.41/DocPublico/estmen_CPT/2009/estmen-2009-12.pdf). Acesso em: 01 de março de 2015.
6. CODESP – Companhia Docas do Estado de São Paulo. Mensário estatístico – dezembro de 2010. Disponível em: [http://201.33.127.41/DocPublico/estmen\\_CPT/2010/estmen-2010-12.pdf](http://201.33.127.41/DocPublico/estmen_CPT/2010/estmen-2010-12.pdf). Acesso em: 01 de março de 2015.
7. CODESP – Companhia Docas do Estado de São Paulo. Mensário estatístico – dezembro de 2011. Disponível em: [http://201.33.127.41/DocPublico/estmen\\_CPT/2011/estmen-2011-12.pdf](http://201.33.127.41/DocPublico/estmen_CPT/2011/estmen-2011-12.pdf) . Acesso em: 01 de março de 2015.
8. CODESP – Companhia Docas do Estado de São Paulo. Mensário estatístico – dezembro de 2012. Disponível em: [http://201.33.127.41/DocPublico/estmen\\_CPT/2012/estmen-2012-12.pdf](http://201.33.127.41/DocPublico/estmen_CPT/2012/estmen-2012-12.pdf). Acesso em: 01 de março de 2015.
9. CODESP – Companhia Docas do Estado de São Paulo. Mensário estatístico – dezembro de 2013. Disponível em: [http://201.33.127.41/DocPublico/estmen\\_CPT/2013/estmen-2013-12.pdf](http://201.33.127.41/DocPublico/estmen_CPT/2013/estmen-2013-12.pdf). Acesso em: 01 de março de 2015.
10. Cunha, Í.A. Fronteiras da gestão: os conflitos ambientais das atividades portuárias. Rev. Adm. Pública, Dez 2006, vol.40, no.6, p.1019-1040.
11. Kitzmann, D; Asmus, M. Gestão ambiental portuária: desafios e possibilidades. Rev. Adm. Pública, Dez 2006, vol.40, no.6, p.1041-1060.
12. Porto, M.M; Teixeira, S.G. Portos e Meio Ambiente, São Paulo. Ed. Aduaneiras, 2001.
13. BRASIL, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Secretaria de Comércio Exterior, Sistema AliceWeb, 2015a. Disponível em: <http://aliceweb.mdic.gov.br/#>. Acesso em 25 de março de 2015.
14. BRASIL, Ministério da Fazenda, Receita Federal. Gestão de Mercadorias Apreendidas, 2015b. Disponível em: <http://idg.receita.fazenda.gov.br/sobre/acoes-e-programas/mercadorias-apreendidas/saiba-mais-texto-explicativo>. Acesso em 05 de abril de 2015.