



Universidade Federal do Pará
Instituto de Tecnologia
Programa de Pós-graduação em Engenharia Naval
Mestrado em Engenharia Naval

AUGUSTO ROLIM DIAS ARRUDA

**IMPACTO DA REGULAÇÃO NA ATIVIDADE DE
TRANSPORTE FLUVIAL MISTO**

Orientador: Prof. Dr. Hito Braga de Moraes

Belém/PA

2018

AUGUSTO ROLIM DIAS ARRUDA

**IMPACTO DA REGULAÇÃO NA ATIVIDADE DE
TRANSPORTE FLUVIAL MISTO**

Dissertação submetida ao corpo docente da coordenação do Programa de Pós-Graduação de Engenharia Naval da Universidade Federal do Pará como parte dos requisitos necessários para a obtenção do grau de Mestre em Engenharia Naval, na área de Concentração em Transporte Aquaviário e com linha de pesquisa voltada para Regulação do setor.

Banca:

Orientador: Prof. Dr. Hito Braga de Moraes

Prof. Dr. Marcus Vinícius Guerra Seraphico de Assis Carvalho

Prof. Dr. Nélio Moura de Figueiredo

Prof. Dr. Regina Célia Brabo Ferreira

Belém/PA

2018

Instrua o homem sábio,
e ele será ainda mais sábio;
ensine o homem justo,
e ele aumentará o seu saber.
Provérbios 9:9

A Deus

A minha amada esposa Ana Célia

Às minhas filhas Aryane e Adriana

À minha avó materna, que, na minha infância, me
ensinou a importância do conhecimento

A minha mãe e meu pai.

AGRADECIMENTOS:

Gostaria de iniciar agradecendo a DEUS por todas as graças que tenho recebido e, principalmente, por incluir na minha vida as maravilhosas pessoas abaixo lembradas.

A minha esposa Ana Célia pelo amor e paciência, que me impulsionou acreditando que era possível. E a minhas filhas pelo amor incondicional e que compreenderam a minha ausência durante o mestrado e meu genro Luís, que com sua experiência muito me ajudou.

Ao Prof. Dr. Hito Braga pelos ensinamentos transmitidos com tanto profissionalismo, companheirismo e entusiasmo.

Aos professores da UFPA do Programa de Pós-Graduação em Engenharia Naval e de Graduação em Engenharia Mecânica, em especial Prof. Dr. Newton Sure Soeiro, Seihó Gushi e José Maria do Vale Quaresma pelos ensinamentos transmitidos.

Aos professores, membros da Banca Examinadora, pela valiosa apreciação deste trabalho e pelas contribuições.

Aos amigos da Antaq, com os quais trabalho para tornar realidade as metas da Agência.

RESUMO

A presente dissertação analisou o desenvolvimento do transporte fluvial misto (carga e passageiros) na região do Rio Amazonas (linhas Belém-PA a Manaus-AM e Belém-PA a Macapá/Santana-AP), no período de 2011 a 2016, visando identificar a evolução da qualidade dos serviços de transporte fluvial praticados, em virtude da atuação da regulação do Estado. São avaliadas a evolução da regulação, as particularidades da prestação do serviço e seus reflexos na sociedade, bem como, a efetividade das ferramentas regulatórias sobre a qualidade do serviço prestado pelas empresas autorizadas pelo órgão regulador, demonstradas por penalidades efetivamente aplicadas, com informação obtida por meio da imprensa oficial da União, analisando suas conotações práticas e estatísticas. Foi utilizada o “Método de Análise Hierárquica – AHP” para avaliar os aspectos que mais impactam na prestação de serviços junto aos usuários do transporte fluvial de passageiros em linhas da Amazônia, sendo a definição dos critérios e pesos utilizados oriundos de pesquisa da Antaq e de artigo publicado. Neste aspecto, observou-se que a fiscalização visa aferir todas as obrigações impostas pela norma regulamentadora de maneira isonômica, sem qualquer vínculo com os anseios do usuário e que os valores monetários das penalidades são definidos com base técnica, em consonância com as várias obrigações exigidas para a execução do serviço de transporte. Também se procedeu a uma análise estatística sobre a possibilidade de vínculo entre aspectos operacionais e monetários próprios das empresas autorizadas com a aplicação das penalidades pela agência reguladora. Concluiu-se que a quantidade de infrações depende da ação do prestador do serviço e da metodologia utilizada na ação de fiscalização, não havendo, com a informação disponibilizada publicamente, uma comprovação estatística que identifique os fatores envolvidos, inclusive por falta de acesso público aos critérios adotados a cada ano pelo órgão regulador em seu planejamento, bem como o empenho adotado pelo mesmo, seja relativo à aplicação de recursos monetários, seja de pessoal.

Palavras-chave: regulação, transporte, fluvial, Amazônia.

Abstract

The present dissertation analyzed the development of mixed river transport (cargo and passengers) in the Amazon River region (lines Belém-PA to Manaus-AM and Belém-PA to Macapá / Santana-AP), in the period from 2011 to 2016, in order to identify the evolution of the quality of river transport services practiced, due to the performance of the State regulation. The evolution of regulation, the particularities of service provision and its impact on society, as well as the effectiveness of the regulatory tools on the quality of service provided by the companies authorized by the regulatory body, are evaluated by effective penalties, with information obtained by the Union's official press, analyzing its practical and statistical connotations. The "Analytic Hierarchy Process - AHP" was used to evaluate the aspects that most impact on the provision of services to users of inland waterway passenger transportation in Amazonian lines, being the criteria and weights used from Antaq research and published article. In this respect, it was observed that the supervision procedure aims to assess all the obligations imposed by the regulatory standard in an isonomic manner, without any connection with the user's wishes and that the monetary values of the penalties are defined on a technical basis, in line with the various obligations required for the execution of the transport service. Also, a statistical analysis was carried out on the possibility of linking operational and monetary aspects of those authorized companies with the application of penalties by the regulatory agency. It was concluded that the amount of infractions depends on the action of the service provider and the methodology used in the inspection action, and with the publicly available information, there is no statistical evidence that identifies the factors involved, including lack of public access to the criteria adopted each year by the regulatory body in its planning, as well as the commitment adopted by it, whether related to the application of monetary resources or personnel.

Keywords: regulation, transport, river, Amazon.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	18
1.1. OBJETIVOS.....	19
1.1.1. Objetivo geral	19
1.1.2. Objetivo específico	20
1.2. JUSTIFICATIVA	20
1.3. HIPÓTESE DO PROBLEMA.....	21
1.4. ESTRUTURA	21
1.4.1 - Fluxograma do Desenvolvimento da Dissertação.....	23
2. REFERENCIAL TEÓRICO	24
2.1. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA	27
3. METODOLOGIA.....	29
4. EVOLUÇÃO DO MARCO LEGAL BRASILEIRO PARA O TRANSPORTE HIDROVIÁRIO	32
5. CARACTERIZAÇÃO DO TRANSPORTE FLUVIAL LONGITUDINAL MISTO (PASSAGEIROS E CARGA).....	36
5.1. LINHA BELÉM-MANAUS.....	36
5.1.2. Contexto Geográfico e Econômico da Linha Belém – Manaus	37
5.1.2.1. Região Metropolitana de Belém	38
5.1.2.2. Região Metropolitana de Manaus	39
5.1.3. Linha Belém – Manaus – Demanda e Atendimento	41
5.2. LINHA BELÉM – MACAPÁ/SANTANA	42
5.2.2. Contexto Geográfico e Econômico da Linha Belém – Macapá/Santana....	43
5.2.2.1. Região Metropolitana de Macapá/Santana	44
5.2.3. Linha Belém – Santana – Demanda e Atendimento	44
5.3. CARACTERÍSTICAS DAS EMBARCAÇÕES UTILIZADAS.....	46
5.3.1. Embarcações da Linha Belém – Manaus.....	46
5.3.2. Embarcações da Linha Belém – Santana.....	48
5.4. INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS QUE ATENDEM LINHAS PESQUISADAS	52
5.4.1. Portos da Região Metropolitana de Belém	52
5.4.1.1 - CDP - Terminal Hidroviário de Belém (Linha Belém – Manaus e Santana).....	53
5.4.1.2 - Porto Perseverança (Linha Belém - Santana).....	54
5.4.1.3 - Porto Sta. Efigênia (Linha Belém - Santana)	54
5.4.1.4 - Porto Marques Pinto (Linha Belém - Manaus)	55
5.4.2 - Portos da Região Metropolitana de Manaus (Linha Belém – Manaus)	57
5.4.2.1 - Porto Manaus Moderna	57
5.4.3 - Portos da Região Metropolitana de Macapá-Santana.....	59
5.4.3.1 - Porto do Grego	60
5.4.3.2 - Portos Sousamar, Igarapé da Fortaleza e Canal das Pedrinhas - AP ..	61
6. INSTRUMENTOS REGULATÓRIOS	63
6.1. PARÂMETROS LEGAIS - O PROCESSO DE AUTORIZAÇÃO	63
6.1.1. Tipos de Navegação Interior.....	63
6.1.2. Resoluções da Antaq aplicáveis.....	64
6.2 PROCEDIMENTO DE FISCALIZAÇÃO	65
6.2.1 Embasamento legal.....	65
6.2.2 Estrutura de Fiscalização	65
6.2.3 Metodologia de Fiscalização	67

7. ANÁLISE DA ATUAÇÃO DA FISCALIZAÇÃO E SEUS REFLEXOS NA QUALIDADE DA PRESTAÇÃO DO SERVIÇO	68
7.1. DISTRIBUIÇÃO DAS PENALIDADES APLICADAS NAS LINHAS BELÉM - MACAPÁ E BELÉM – MANAUS (2011 A 2016).....	68
7.2. PENALIDADES APLICADAS E SUA TENDÊNCIA ANUAL.....	69
7.3. PENALIDADES APLICADAS COM MAIS FREQUÊNCIA E SUA TENDÊNCIA ANUAL, ANALISADAS INDIVIDUALMENTE.	72
7.4. RELATÓRIOS DE GESTÃO ANUAIS DA AGÊNCIA REGULADORA.....	84
7.4.1 Relatório de Gestão Anual de 2009	84
7.4.2 Relatório de Gestão Anual de 2010	84
7.4.3 Relatório de Gestão Anual de 2011	84
7.4.4 Relatório de Gestão Anual de 2012	85
7.4.5 Relatório de Gestão Anual de 2013	85
7.4.6 Relatório de Gestão Anual de 2014	86
7.4.7 Relatório de Gestão Anual de 2015	86
8. ANÁLISE ESTATÍSTICA DAS PENALIDADES APLICADAS PELA ANTAQ.....	90
8.1. INFLUÊNCIA DO VALOR DA MULTA	90
8.1.1. Análise por Série Estatística	93
8.2. INFLUÊNCIA DO PODER ECONÔMICO DA EMPRESA, TEMPO DE AUTORIZAÇÃO E MULTAS APLICADAS	95
8.2.1. Linha Belém – Santana.....	95
8.2.1. Análise por Série Estatística	97
8.2.2. Linha Belém – Manaus.....	99
8.2.3. Análise por Série Estatística	100
8.2.4. Consolidado das linhas Belém – Manaus e Belém – Santana	101
8.2.5. Análise por Série Estatística	103
8.3. OUTRAS ABORDAGENS POSSÍVEIS	104
9. CONSIDERAÇÕES SOBRE A AVALIAÇÃO DA QUALIDADE DE ATENDIMENTO DAS LINHAS E O MÉTODO DE DECISÃO AHP.....	105
9.1. INDICADORES DA NAVEGAÇÃO HIDROVIÁRIA MISTA NA REGIÃO AMAZÔNICA .	105
9.2. PESQUISA DE SATISFAÇÃO DOS USUÁRIOS DO SERVIÇO DE TRANSPORTE LONGITUDINAL DE PASSAGEIROS E MISTO (PASSAGEIROS E CARGAS) NA NAVEGAÇÃO INTERIOR DA REGIÃO AMAZÔNICA.	107
9.3. PROPOSTA DE SELEÇÃO DE INDICADORES MAIS IMPORTANTES PARA OS PASSAGEIROS DA NAVEGAÇÃO HIDROVIÁRIA MISTA NA REGIÃO AMAZÔNICA ATRAVÉS DO MÉTODO AHP	110
9.3.1. Considerações	118
10. CONSIDERAÇÕES FINAIS	119
11. PROPOSTAS E TRABALHOS FUTUROS E RECOMENDAÇÕES	122
12. BIBLIOGRAFIA	123
ANEXO 1 – DESCRIÇÃO DAS INFRAÇÕES	128
ANEXO 2 - LINHA BELÉM - MANAUS - SANÇÕES APLICADAS.....	137
A.A. DOS SANTOS PEREIRA TRANSPORTE – ME	137
DINIZ NAVEGAÇÃO LTDA.....	139
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A. R. TRANSPORTE LTDA. - EPP.....	139
MARQUES PINTO NAVEGAÇÃO LTDA.....	140
ANEXO 3 - LINHA BELÉM - SANTANA - SANÇÕES APLICADAS	142
ALAN BENTES PALHETA – ME	142
ANTONIO PEREIRA DE SOUZA TRANSPORTES – ME	143
C R S NAVEGAÇÃO E TURISMO LTDA EPP	144

CARLOS PEREIRA DE SOUZA	145
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO LUAN LTDA	145
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO SANTANA LTDA.....	146
IRMÃOS GÓES INDÚSTRIA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO LTDA	147
LOPES E DANTAS EIRELI – ME	147
MUNDIAL TRANSPORTE E NAVEGAÇÃO LTDA	148
NAVEGAÇÃO LEÃO LTDA	149
VIAÇÃO TAPAJÓS LTDA.....	150

ÍNDICE DAS ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Percurso fluvial e distância linear e de rota entre os municípios Belém e Manaus	36
Figura 2 – A região metropolitana de Belém e localização de seus portos.	38
Figura 3 – Região de Influência de Belém.	39
Figura 4 - A região metropolitana de Manaus e localização de seus portos.	40
Figura 5 – Região de Influência de Manaus.	40
Figura 6 – Percurso fluvial e distâncias linear e de rota entre os municípios Belém – PA e Santana – AP	42
Figura 7 – A região metropolitana de Macapá-Santana e localização de seus portos.	44
Figura 8 – A.A. dos Santos Pereira Transporte – ME; N/M Liberty Star.	47
Figura 9 – Empresa de Navegação A. R. Transporte Ltda. – EPP – N/M Amazon Star.	47
Figura 10 – Empresa de Navegação A. R. Transporte Ltda. – EPP – N/M Clívia.	47
Figura 11 – Empresa de Navegação A. R. Transporte Ltda. – EPP – Rondônia	47
Figura 12 – Marques Pinto Navegação Ltda. – N/M Nélio Correia.	47
Figura 13 – Diniz Navegação Ltda. – San Marino III	47
Figura 14 - Alan Bentes Palheta – ME - Ana Beatriz V.	50
Figura 15 - Antônio Pereira de Souza Transportes - ME - D. Glauce.	50
Figura 16 - C R S Navegação E Turismo Ltda. EPP - Ana Beatriz II.	50
Figura 17 - Carlos Pereira de Souza - Aliança Com Deus I.	50
Figura 18 - Empresa de Navegação Luan Ltda. – Breno.	50
Figura 19 - Empresa de Navegação Santana Ltda. - Ana Beatriz III.	50
Figura 20 - Empresa de Navegação Santana Ltda. - Ana Beatriz IV.	51
Figura 21 - Irmãos Góes Indústria Comércio e Navegação Ltda. - Souza Góes I.	51
Figura 22 - Lopes e Dantas EIRELI - ME - Bom Jesus do Parauaú III.	51
Figura 23 - Mundial Transporte e Navegação Ltda. - Almirante do Mar.	51
Figura 24 - Navegação Leão Ltda. - Coronel José Júlio.	51
Figura 25 - Viação Tapajós Ltda. - CAT VII (CAT V Similar).	51
Figura 26 - Portos de Belém com saídas para Manaus e Macapá.	52
Figura 27 - CDP - Terminal Hidroviário.	53
Figura 28 - CDP - Terminal Hidroviário – embarque por meio de acesso coberto.	54
Figura 29 - Porto Perseverança.	54
Figura 30 - Porto Sta. Efigênia (acesso).	55
Figura 31 - Porto Sta. Efigênia (píer).	55
Figura 32 - Porto Marques Pinto (pátio).	55
Figura 33 - Porto Marques Pinto (acesso).	56
Figura 34 - Porto Marques Pinto (píer).	56
Figura 35 – Principais portos de Manaus para navegação interior.	57
Figura 36 - Porto da Manaus Moderna.	58
Figura 37 - Porto da Manaus Moderna (embarcação autorizada N/M Nélio Correia atracada).	58
Figura 38 – Principais portos de Santana (AP) para navegação interior	59
Figura 39 - Atracação em Santana – AP – Porto do Grego.	60
Figura 40 - Atracação em Santana – AP – Porto do Grego.	60
Figura 41 - Atracação em Santana – AP – Porto do Grego.	61
Figura 42 - Atracação em Santana - AP - Porto Souzamar.	61
Figura 43 - Atracação em Santana – AP – Igarapé da Fortaleza.	62
Figura 44 - Atracação em Macapá - AP - Canal das Pedrinha.	62
Figura 45 - Áreas de atuação das Unidades Administrativas Regionais e da SFC.	66
Figura 46 - marinheiro uniformizado e identificado.	73

Figura 47 - comprovante de bagagem transportada	74
Figura 48 - comprovante de bagagem transportada	74
Figura 49 - Quadro informativo;	75
Figura 50 - Formulário para reclamações.....	76
Figura 51 - Formulário para reclamações.....	76
Figura 52 - Cozinha de embarcação regional.	77
Figura 53 - Uso de água não potável.	78
Figura 54 - Bilhete sem valor fiscal, pertencente a uma empresa não autorizada.....	79
Figura 55 - Bilhete fiscal, pertencente a uma empresa que encerrou as atividades.	79
Figura 56 - Rampa de acesso sem guarda corpo.	80
Figura 57 - Rampa de acesso sem guarda corpo.	81
Figura 58 – Ranking de Importância dos Atributo.	110
Figura 59 - Peso dos indicadores objetivos e subjetivos (com sinal ajustado).....	111
Figura 60 - Resultado da avaliação pelo método AHP.	115
Figura 61 - Atribuição da intensidade de importância - AHP.....	116
Figura 62 - Resultado da avaliação pelo método AHP.	117

ÍNDICE DOS GRÁFICOS

Gráfico 1 - Incidências por irregularidade no período de 2011 a 2016 nas linhas Belém – Manaus e Belém - Macapá.	68
Gráfico 2 – Quantitativo de multas efetivadas anuais pela Antaq no período de 2011 a 2016 nas linhas Belém – Manaus e Belém - Macapá.	69
Gráfico 3 - Multas efetivadas anuais pela Antaq no período de 2011 a 2016 nas linhas Belém – Manaus e Belém – Macapá – valores auferidos.	69
Gráfico 4- Multas anuais por empresa - Linha Belém/Manaus.....	70
Gráfico 5 - Multas anuais por empresa - Linha Belém/Macapá.....	70
Gráfico 6 - I - deixar de informar à Antaq, no prazo de 5 (cinco) dias úteis do início da ocorrência, qualquer interrupção da prestação do serviço autorizado, em decorrência de casos fortuitos ou de força maior, especificando as causas da interrupção (Multa de até R\$ 1.000,00);	72
Gráfico 7 – Quantidade de multas aplicadas conforme o inciso III da norma 912- Antaq - deixar de utilizar pessoal corretamente uniformizado e identificado nas atividades que impliquem contato permanente com o público (Multa de até R\$ 1.000,00)	73
Gráfico 8 - VI - deixar de fornecer ao passageiro o comprovante de bagagem transportada no compartimento de carga (Multa de até R\$ 1.000,00).	74
Gráfico 9 - VIII - deixar de manter em local visível das embarcações, e nos postos de venda de passagens, o quadro de horários de saída, as tarifas a serem cobradas pela prestação do serviço, o número do respectivo documento de outorga, os números dos telefones dos telefones da Ouvidoria da Antaq e da Capitania, Delegacia ou Agência integrante do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA) da Marinha do Brasil em cuja jurisdição as embarcações operam (Multa de até R\$ 1.000,00).	75
Gráfico 10 - IX - deixar de receber as reclamações dos usuários, mediante a entrega de protocolo de registro (Multa de até R\$ 1.000,00).....	76
Gráfico 11 - XVI - deixar de manter as embarcações em tráfego em condições de habitabilidade e de adequado atendimento às necessidades de higiene e de conforto dos usuários (Multa de até R\$ 2.000,00).....	77
Gráfico 12 - XIX - deixar de emitir bilhete de passagem ou agir em desacordo com o estabelecido no art. 14, inciso X (Multa de até R\$ 2.000,00).	78
Gráfico 13 - XXI - deixar de prestar o serviço autorizado em conformidade com os padrões estabelecidos de regularidade, eficiência, segurança, atendimento ao interesse público, generalidade, pontualidade, conforto, cortesia na prestação dos serviços, modicidade nas tarifas e nos fretes e preservação do meio ambiente (Multa de até R\$ 2.000,00).	80
Gráfico 14 - XXIII - deixar de prestar informações de natureza técnica, operacional, econômica, financeira, jurídica e contábil, vinculadas à autorização, nos prazos que lhe forem assinalados, ou ainda, omitir, retardar ou, por qualquer forma, prejudicar o fornecimento das referidas informações (Multa de até R\$ 3.000,00).	82
Gráfico 15 - XXX - executar os serviços em desacordo com as condições operacionais estabelecidas no Termo de Autorização (Multa de até R\$ 5.000,00).	82
Gráfico 16 - XXXVI - deixar, quando intimado, de regularizar, nos prazos fixados, a execução dos serviços autorizados (Multa de até R\$ 10.000,00).....	83
Gráfico 17 - Influência do valor da multa (autor).	94
Gráfico 18 - Relação entre multas aplicadas e o poder econômico empresarial (autor).	97
Gráfico 19 - Relação entre multas aplicadas e o poder econômico empresarial (autor).	98
Gráfico 20 - Tempo de operação e multas (autor).	98
Gráfico 21 - Influência do poder econômico (autor).	100

Gráfico 22 - Relação "multas", "potencial da empresa" e "experiência da empresa" consolidado (autor).....	104
--	-----

ÍNDICE DAS TABELAS

Tabela 1 - LINHA BELÉM - MANAUS – Empresas autorizadas pela Antaq - 2016.	37
Tabela 2 – Número de passageiros transportados.....	41
Tabela 3 – LINHA BELÉM – SANTANA – Empresas autorizadas pela Antaq – 2016*.....	43
Tabela 4 – Tempo de viagem informado em horas*.....	43
Tabela 5 - Número de passageiros transportados	44
Tabela 6 – Embarcações que operam na linha Belém – Manaus.....	46
Tabela 7 – Embarcações, dados técnicos.....	46
Tabela 8 – Embarcações	48
Tabela 9 – Embarcações, dados técnicos.....	49
Tabela 10 - Relação dos terminais no Estado do Amapá – transporte interestadual	59
Tabela 11 - Principais Normas da navegação interior	64
Tabela 12- Número de Autos de Infração – Unidade Regional x Área de Atuação (Antaq)....	86
Tabela 13 - Resultados da Fiscalização por URE e GF – Ano 2015(Antaq).....	88
Tabela 14 - Relação "valor da multa" e "ocorrências" (geral) (autor).....	91
Tabela 15 - Valor da Multa e Número de Ocorrências- Consolidado (autor).....	92
Tabela 16 - Relação "multas", "potencial da empresa" e "experiência da empresa" - Linha Belém - Santana.....	95
Tabela 17 - Resumo de resultados	95
Tabela 18 - Apuração do Fator Econômico (autor).	97
Tabela 19 - Relação "multas", "potencial da empresa" e "experiência da empresa" - Linha Belém - Manaus.....	99
Tabela 20 - Resumo de resultados	99
Tabela 21 - Apuração do Fator Econômico (autor).	100
Tabela 22 - Relação "multas", "potencial da empresa" e "experiência da empresa" - Consolidado.....	101
Tabela 23 - Resumo de resultados	101
Tabela 24 - Apuração do Fator Econômico (autor).	103
Tabela 25 - Atributos sintetizados para o setor aquaviário - Merege (2011).....	105
Tabela 26 – Atributos e seus indicadores propostos - Merege (2011).....	106
Tabela 27 - Importância de atributos – (Antaq (2015)). (autor).	111
Tabela 28 - Peso de indicadores, conforme Merege (2011). (autor).....	112
Tabela 29 - Equivalência entre atributos e indicadores (autor).	113
Tabela 30 - Comparativo de Atributos e Índices (autor).	113
Tabela 31 - Escala de julgamento de importância	114
Tabela 32 - Resultados da Avaliação pelo método AHP (autor).....	117

LISTA DE ABREVIACÕES E SIGLAS

AI	Auto de Infração
AM	Estado do Amazonas
ANOVA	Análise de Variância (analise of variance)
Antaq	Agência Nacional de Transportes Aquaviários
ANTT	Agência Nacional de Transportes Terrestres
AP	Estado do Amapá
BHP	Brake Horse Power
CMM	Comissão de Marinha Mercante
CONIT	Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte
DNPVN	Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis
DNTA	Departamento Nacional de Transportes Aquaviários
ENASA	Empresa de Navegação da Amazônia S. A.
EPP	Empresário de Pequeno Porte
F	significância
GF	Gerência de Fiscalização
gl	grau de liberdade
IAMC	Indicador de Atualidade do Casco
IAVU	Indicador de Atualidade de Vida Útil
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICP	Indicador de Conforto do Passageiro
ICS	Indicador de Continuidade do Serviço
ICSA	Indicador de Cortesia na Prestação do Serviço de Alimentação
IDO	Indicador de Demanda e Oferta
IDS	Indicador de Descontinuidade em Serviço
IE	Indicador de Eficiência
IHA	Indicador de Horas de Atraso
IMT	Indicador de Modicidade da Tarifa

IOB	Indicador de Ocorrências relativas a Bagagem
IOC	Indicador de Ocorrências relativas a Cargas
IOG	Indicador de Ocorrências Graves relativas ao passageiro ou tripulante
IOPE	Indicador de Orientação Relativa aos Procedimentos de Emergência
IORG	Indicador de Ocorrências Relativas à Gratuidade da Norma
IP	Indicador de Pontualidade
IRI	Indicador de Não Conformidade
IRMA	Indicador de Ocorrências Relativas ao Meio Ambiente
ISD	Indicador de Sanitários Disponíveis
ME	Micro Empresário
MQ	quadrados médio
NOCI	Notificação de Correção de Irregularidade
PA	Estado do Pará
PAF	Plano Anual de Fiscalização
PORTOBRÁS	Empresa de Portos do Brasil S/A
PSU	Pesquisa de Satisfação do Usuário
SNAAPP	Serviço de Navegação da Amazônia e de Administração do Porto do Pará
SNV	Sistema Nacional de Viação
SQ	soma dos quadrados
SSTA	Segurança do Tráfego Aquaviário
STA	Secretaria de Transportes Aquaviários
SUNAMAN	Superintendência Nacional de Marinha Mercante
TA	Termo de Autorização
TPB	Tonelagem de Porte Bruto
UAR	Unidade Administrativa Regional
URE	Unidade Regional
UREBL	Unidade Regional de Belém
UREMN	Unidade Regional de Manaus

1. Introdução

A importância do transporte fluvial de passageiros na Amazônia, em especial, a ligação por via fluvial entre as duas maiores metrópoles regionais, isto é, Belém e Manaus, tem forte repercussão social e econômica, tendo em vista que inúmeras comunidades e localidades não possuem outra opção de transporte de bens e pessoas, que não a fluvial, e por esta mesma razão, a maioria dos municípios e núcleos habitacionais da região são ribeirinhos.

O transporte fluvial misto, isto é, passageiros e carga, na Amazônia é o principal meio de deslocamento intermunicipal da população local, principalmente de baixa renda, sendo predominantemente compartilhado com o transporte de carga.

Segundo Lins et al (2007), o perfil do viajante fluvial na Amazônia é de faixa etária de 21 a 30 anos, 50% escolaridade de ensino médio completo e fundamental incompleto, com equilíbrio entre os sexos, renda familiar entre 1 a 3 salários mínimos. 60%, utilizaram pela primeira vez a embarcação e 75% dos passageiros de embarcações ainda não viajaram de avião. A maioria não possui época fixa para viajar, e mais de 75% dos passageiros adquiriram a passagem por intermédio de agentes e não em guichês próprios das empresas de transporte, sendo que 52% declararam razoável o preço pago pela passagem. 25% dos entrevistados acham lento este meio de transporte e 60% desconhece as informações e equipamentos necessários para a segurança do passageiro na viagem. A maioria escolhe viajar na rede, mesmo declarando que tem o hábito de dormir na cama.

Já em pesquisa Antaq (2015) apurou que o usuário do transporte fluvial na Amazônia tem escolaridade de nível médio e renda familiar de até quatro salários mínimos. A frequência de viagem é eventual. Maioria de usuários masculinos, 59,1%. 52,1% dos usuários do serviço estão na faixa etária de 16 a 35 anos, 90,2% possuem ensino médio completo, 93,3% têm renda familiar mensal de até 5 Salários Mínimos. Motivos declarados para a realização da viagem, 49,5% estão relacionados ao lazer e recreação, e 44% por compromissos ou motivos de saúde.

É um transporte vantajoso para grandes volumes, com custo menor, em relação aos outros modais, por distância percorrida. Apresenta menor impacto ambiental em relação às rodovias e ferrovias, inclusive quanto à implantação e manutenção, além menor produção de gases causadores de efeito estufa por tonelada transportada (CNT, 2016). Os acidentes entre embarcações são reduzidos, se comparados ao modal rodoviário, isto é, trata-se de uma opção mais segura.

Historicamente, é dominado por empresários amadores e empresas de família, com pouca orientação legal, prevalecendo os interesses econômicos dos proprietários em detrimento dos direitos dos usuários.

Suas peculiaridades e sazonalidade das cheias e vazantes, e a flagrante falta de políticas públicas para o setor hidroviário, testemunhavam um cenário de abandono histórico pelo poder público.

A situação atual do transporte hidroviário de passageiros na região amazônica, embora tenha ocorrido melhora significativa nos últimos anos, com o aumento do número de empresas formalmente autorizadas pela Antaq a operar na atividade, ainda é crítica, com falta de segurança, baixa qualidade de serviços, mesmo nos aspectos de higiene e conforto, descontinuidade e imprevisibilidade de tempo e rota das viagens, prevalecendo o interesse econômico do transporte de carga.

Os mecanismos de intervenção adotados pelo Estado brasileiro na atividade privada foram fortemente influenciados pela conjuntura política e econômica vigente em cada época. A regulamentação do serviço de transporte aquaviário, nos dias atuais, é obrigatoriamente submetida à consulta pública, devendo a sociedade civil, as comunidades acadêmicas e as empresariais participarem do processo, em defesa de seus interesses. Então, cabe trazer aqui o conhecimento do tema, sugerindo também novas abordagens por outros interessados.

O presente trabalho é um estudo sobre o desenvolvimento, do ponto de vista da prestação de serviço, do transporte fluvial misto na hidrovia do Amazonas, restrito às linhas Belém-Manaus e Belém-Macapá/Santana, em virtude da atual regulação pelo Estado, este definido como poder público, tanto nos aspectos relativos à localização, como também aqueles relativos à satisfação do usuário.

1.1. Objetivos

1.1.1. Objetivo geral

Avaliar transformações e impactos na prestação do serviço de transporte fluvial de passageiros e seus reflexos na sociedade, bem como a efetividade das ferramentas regulatórias sobre a qualidade do serviço prestado pelas empresas que foram autorizadas pelo órgão regulador, isto é, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq.

1.1.2. Objetivo específico

Avaliação do poder de fiscalização da Agência Reguladora e suas consequências, detalhando a metodologia desta fiscalização, ao longo da autorização concedida às operadoras de transporte fluvial misto, com foco na efetividade da fiscalização em termos de melhorias para os usuários.

Analisar a efetividade das penalidades aplicadas às empresas operadoras, especialmente aquelas relacionadas a melhorias na qualidade na prestação do serviço público.

Avaliar as ferramentas propostas para análise de satisfação do usuário com o serviço prestado, as quais foram utilizadas pela Agência Reguladora.

Utilizar a metodologia de Processo de Análise Hierárquica (AHP) para avaliar os aspectos que mais impactam na prestação de serviços junto aos usuários do transporte fluvial de passageiros em linhas da Amazônia.

1.2. Justificativa

A possível prestação inadequada de serviço de transporte, com regulação fraca ou ausente, geraria prejuízos de toda ordem, seja social, econômica, trabalhistas, fiscais e ambientais, seguintes setores:

- Para a sociedade, a ausência da regulação resulta em condições de conforto desumanas e aspectos de segurança do transporte extremamente negligenciados.
- Para a economia, abre-se espaço para competição predatória, cartéis e monopólios.
- Para o trabalhador fluvial, o desrespeito aos seus direitos legais como registro trabalhista, falta de recolhimento de contribuições sociais e jornada de trabalho regular.
- Para o fisco, evasão de impostos através da informalidade empresarial e falta de registros operacionais.
- E para o meio ambiente, problemas oriundos da eliminação de substâncias poluidoras, tanto na água quanto na atmosfera, devido a práticas operacionais obsoletas e equipamentos tecnologicamente ultrapassados.

É necessário acompanhar os desdobramentos da regulação atual na melhoria do serviço prestado à população, a qual é representada pelos órgãos reguladores.

Também pretende-se trazer uma contribuição com um assunto considerado erroneamente como menos importante, mas que influencia toda a atividade naval. Não se

pode considerar a implantação ou desenvolvimento de um projeto, ou empreendimento, alheio às normas regulamentadoras. O conhecimento destas normas e do contexto sócio político que as modela, são ferramentas essenciais para a indústria naval, seja na construção, seja na operação comercial.

1.3. Hipótese do problema

A hipótese formulada é que a aferição da qualidade na prestação do serviço público no segmento de transporte aquaviário está relacionada à fiscalização ostensiva, que depende do comprometimento de políticas públicas, as quais, nas últimas décadas se mantiveram afastadas dos usuários de menor poder aquisitivo.

1.4. Estrutura

O presente estudo de caso foi estruturado em dez partes, seguidos da bibliografia.

No capítulo primeiro se refere à introdução.

Capítulo 2, apresentam-se o referencial teórico e a revisão bibliográfica. A metodologia utilizada é detalhada no capítulo 3.

O capítulo quatro é apresenta uma visão histórica das ações regulatórias vivenciadas pelo setor de transporte fluvial longitudinal misto, nas rotas indicadas, desde fins da década de 1960, apresentando os entes governamentais que sucessivamente regularam o setor, refletindo a ideologia política regente no país. A proposta é demonstrar a dificuldade de consolidação de um modelo regulatório de longo prazo.

No capítulo cinco é realizada a caracterização do transporte fluvial longitudinal de passageiros e carga na região amazônica, pela qual são abordadas as características das embarcações utilizadas no transporte de passageiros as empresas de navegação atuantes na rota Belém-Manaus e Belém-Santana, suas frotas, e as especificidades destas embarcações, um quadro das realidades vivenciadas pelos empresários do setor e pelos usuários, a falta de opções de outros modais de transporte e as características geográficas que determinam a viabilidade econômica. São apresentadas as instalações portuárias que atendem este modal de transporte, nas linhas aqui cobertas, nas Regiões Metropolitanas de Belém, Manaus e Macapá.

No capítulo seis, apresenta-se os instrumentos regulatórios aplicados à navegação interior. São abordados os instrumentos legais e a estrutura de fiscalização.

No capítulo sete avalia-se os reflexos da fiscalização na qualidade da prestação do serviço, através da aplicação de penalidades desde o início da vigência da autorização das

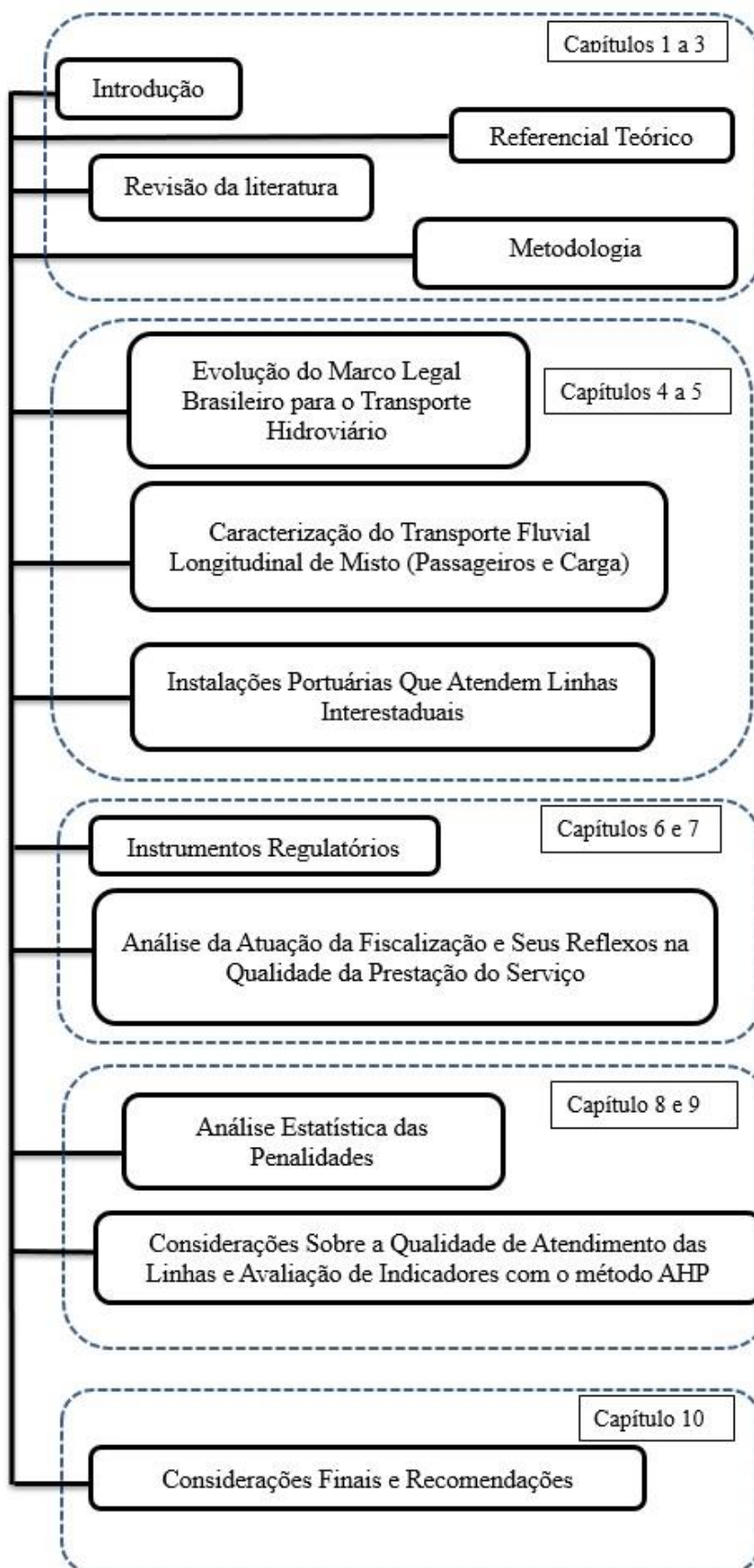
empresas aqui abordadas. Também são detalhados o que de fato foi apurado de mais significativo da atividade empresarial em relação ao atendimento dos dispositivos normativos.

No capítulo oito, faz-se uma análise de validação estatística dos cenários envolvidos nas autuações da agência reguladora, com a proposta de determinar se há algum fator determinante estatístico no cometimento de infrações.

No capítulo nove são revistos as propostas e realizações em pesquisas de satisfação e qualidade das linhas de navegação. Também é demonstrada uma simulação para determinar qual a preocupação principal do usuário do transporte fluvial através da metodologia de Processo de Análise Hierárquica (AHP).

No capítulo dez, são apresentadas as considerações finais sobre as perspectivas regulatórias para o serviço de transporte de passageiros e carga, nas rotas Belém-Manaus e Belém-Santana.

1.4.1 - Fluxograma do Desenvolvimento da Dissertação



2. Referencial Teórico

Segundo Bresser Pereira (1995) “Não há capitalismo, nem mercado capitalista, sem um Estado que o regulamente e coordene, não apenas criando as condições gerais para a produção capitalista, por meio da instituição do sistema legal com poder de coerção e de uma moeda nacional, mas também por meio de uma série de ações na área econômica, social e do meio ambiente”. É neste mesmo contexto, que a prestação de serviços públicos de transporte, de caráter eminentemente social, exige a vigilância do Estado, para equilibrar as forças entre o fornecedor e o tomador do serviço, mesmo entre diferentes fornecedores.

Segundo Peci (2002), “A teoria das redes sociais analisa as interações que se estabelecem entre os atores sociais, enfocando a interdependência e tentando observar como a posição de cada um dos atores na rede influencia, criando oportunidades e limitações, os comportamentos dos outros atores. Constitui, assim, um importante referencial teórico a fim de entender melhor a posição das agências reguladoras, que passam a fazer parte da nova configuração dos setores de serviços públicos (vistos como redes) depois das privatizações”. De fato, não houve um processo de privatização no transporte fluvial misto interestadual de passageiros e cargas, mas a ausência do Estado que encerrou as atividades de empresa estatal que atuava na região, atuação esta que a época já não atendia a demanda. Mas a atuação da agência reguladora, regendo este mercado, é imprescindível. Analisando a atuação do Estado no segmento de transporte objeto do estudo, identificam-se alterações no modo de intervenção. No final do regime monárquico, o governo interveio associando-se ao setor privado e celebrando o que denominamos de parceria público-privada. Nos anos seguintes, o subsetor foi caracterizado pela intervenção direta, com o serviço de transporte prestado por empresa de navegação estatal – SNAAPP, sucedida pela ENASA. A motivação se revestia da manutenção da unidade territorial através da ocupação da Amazônia e, posteriormente, a soberania nacional. Apesar de existir uma autarquia regulamentadora do setor (CMM, posteriormente SUNAMAN), o transporte passou a ser explorado exclusivamente pelo setor privado e sem qualquer incentivo para sua ampliação.

Segundo Lazzarini (2009) “Podem-se distinguir três diferentes ações exercidas pelo governo para promover esse equilíbrio no mercado. A primeira delas é a regulação econômica, que se refere aos aspectos econômicos de funcionamento do mercado. Ou seja, relaciona-se à busca para ‘conciliar as características inerentes à produção sob propriedade privada e o

respeito a certas regras de mercado, com a necessidade de restringir a autonomia das decisões dos agentes privados, nos setores onde o interesse público é particularmente relevante⁴, como é o caso do provimento de serviços públicos. Outra forma de atuação, por vezes complementar à primeira, é a regulamentação técnica, que trata da definição de normas e padrões para o provimento de bens e serviços, relacionados a aspectos de segurança, qualidade e oferta (inclusive a publicidade). A regulamentação técnica é complementada pela fiscalização, que é a verificação do cumprimento das regras a que as empresas estão sujeitas e a aplicação de penalidades no caso de infrações”. Aqui temos o principal questionamento deste estudo, isto é, se a prática da fiscalização contempla aquilo que foi regulamentado.

Segundo Padovezi (2003) “Ao contrário dos oceanos, a maioria dos rios apresenta dificuldades importantes para a sua utilização como hidrovias, principalmente quando se deseja operar com embarcações de grande porte. Os rios apresentam condições de navegabilidade diferentes ao longo do ano, enquanto que o oceano proporciona condições operacionais praticamente permanentes. Nos rios, geralmente, aparecem restrições de profundidade, trechos estreitos, curvas fechadas, que exigem cuidados especiais com os sistemas de propulsão e de manobras das embarcações. A busca da eficiência econômica do transporte utilizando os rios leva, invariavelmente, a compensar as baixas velocidades típicas de embarcações de carga com um grande volume transportado. Neste sentido, há sempre uma pressão econômica para operar com as maiores embarcações possíveis em determinado rio. As restrições físicas existentes, específicas de cada trecho do rio, são as balizadoras das dimensões das embarcações”. Estes são apenas alguns dos aspectos que necessariamente separam estudos, como este aqui apresentado, de generalizações que tratam a navegação como um único padrão. A navegação fluvial no que tange aspectos regulatórios é tratada em separado da marítima, tanto pela agência reguladora como pela autoridade marítima (segurança da navegação).

Conforme relatado no projeto TECHNA, “no que concerne aos fatores culturais, é preciso romper barreiras quanto à concepção das embarcações. Elas devem se adequar às condições de segurança e de minimização de impactos ambientais. Quanto aos fatores econômicos, as modificações devem ser de tal forma que seja economicamente viável para a região. Mesmo que financiados, estes custos acabarão sendo transferidos aos passageiros, que na região amazônica são de reduzido poder aquisitivo”.

Pela falta de regulação, bem como de planos de atuação governamental, o cenário era de ausência de uma infraestrutura de terminais hidroviários adequados e controle das empresas atuantes no setor, ficando o interesse do usuário do serviço público sem amparo.

Segundo Finn e Mulley (2011), a regulação e a fiscalização são importantes para o desenvolvimento dos serviços de transporte, pois em seu trabalho citam, entre outros, os fatores que têm de ser implementados:

- Estabelecimento de um quadro regulamentar eficaz que defina as responsabilidades, as funções, o acesso ao mercado e os direitos de iniciativa, com apoio jurídico suficiente.
- Estabelecimento de um regulador habilitado com estrutura adequada, capacidade técnica, continuidade e memória institucional.
- Desenvolvimento da capacidade humana e organizacional do regulador.
- Estabelecer e manter uma verdadeira consulta e colaboração com as principais partes interessadas, especialmente os operadores e comunidades de impacto.
- Organização de um mercado de transporte controlado com entrada de qualidade, apoiado por uma capacidade efetiva de fiscalização.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq criada pela Lei nº 10.233 de 5 de junho de 2001, sob a forma de autarquia especial, vinculada ao Ministério dos Transportes, absorveu uma série de competências regulatórias da SUNAMAN relativas ao transporte aquaviário, inclusive autorizar e fiscalizar o funcionamento e a prestação de serviços das empresas de navegação fluvial. A sociedade como um todo tem que acompanhar seu desempenho, principalmente por tratar-se de uma autarquia pública, mantida com recursos do contribuinte, indistintamente.

2.1. Revisão Bibliográfica

Revisão da literatura com assuntos pertinentes à regulação da navegação hidroviária interior na Amazônia, destacando alguns dos autores que produziram as referências consideradas como principais para este trabalho, com uma descrição sumária de cada título.

COSTA (2008) destaca a questão da constituição do Estado nacional e da formação da administração pública brasileira. Oferece um rápido panorama da história das transformações por que tem passado a administração pública brasileira, destacando as mudanças planejadas, quer dizer, os esforços de reforma do aparelho de Estado.

LAZZARINI (2009), analisou a relação entre os consumidores e as agências reguladoras.

LIMA JÚNIOR (1998), faz uma revisão da bibliografia especializada das reformas e tentativas de reformas administrativas realizadas no país. As dificuldades de implementação das grandes reformas, advindas principalmente de sua grande complexidade e pelo fato de subestimarem os aspectos técnicos necessários à sua implementação.

PECI, analisa alguns aspectos relevantes das novas agências reguladoras como a questão da autonomia concedida às agências, destacando as dificuldades decorrentes da coexistência de agências federais unisetoriais e estaduais multisetoriais e ressaltando o papel do cidadão-usuário neste processo.

PIRES JR. e ASSIS (2011) apontam a necessidade de atenção das instituições governamentais envolvidas com a segurança da vida humana e do meio ambiente fluvial e com a regulamentação dos transportes e as consequências da falta de regulamentação econômica, bem como alternativas para um novo modelo regulatório.

BRITO (2008) apresenta as principais características, aspectos legais e institucionais do transporte hidroviário no Brasil, especialmente da Região Amazônica.

JACOBS *et al* (2013) abordaram as relações difíceis entre o comércio de commodities, o desenvolvimento econômico urbano e o meio ambiente na Amazônia, de maneira narrativa histórica, mostrando que o conjunto de “local e situação” é o que molda a riqueza das cidades, no caso, de Manaus e Belém, com rápida urbanização da floresta amazônica acompanhada pelo crescimento do transporte marítimo e extrativismo florestal.

MEDEIROS (2012) procurou determinar se o transporte fluvial na Amazônia é “garantia de desenvolvimento econômico sustentável - respeitando as características naturais

da região e com observação e respeito ao exercício de liberdades fundamentais como o direito de ir e vir, o direito à intimidade e segurança quando da utilização de transportes”.

MORAES (2001), apresentou “análise qualitativa e quantitativa dos tipos e características das embarcações atualmente empregadas nas principais linhas de transporte de passageiro e carga, buscando identificar padrões típicos e principais problemas associados a adequação da tecnologia à via e ao transporte implantado”.

MORAES (2013), avaliou as linhas de navegação e tipo de embarcações e terminais que operam por Estado na Amazônia brasileira, destacando suas particularidades.

PADOVEZI (2003) em seu trabalho analisou aspectos relativos à interação de embarcações e o meio ambiente, além de outros aspectos.

FERREIRA (2008) propôs um modelo para construção de indicadores de qualidade para os serviços oferecidos no setor, baseado na definição de serviços adequados da Antaq, aplicado ao transporte de passageiros na Região Amazônica, através da metodologia de Análise Envoltória de Dados – (Data Envelopment Analysis –DEA).

MEREGE (2011), desenvolve um método para obtenção de índices e indicadores para as condições de transporte fluvial na Amazônia

SOUZA (2015), propõe uma adaptação AHP para um maior entendimento das subjetividades e incertezas inerentes e como elas afetam a ponderação dos critérios envolvidos nos projetos de sistemas de transporte coletivo urbano.

Salomon *et al* (1999), “apresenta justificativas para a escolha, por parte de engenheiros de produção, pelo Método de Análise Hierárquica em situações onde a utilização de um método de auxílio à decisão por múltiplos critérios for necessária”.

Saaty (2008) demonstra como o AHP mede intangíveis em termos relativos e a importância da avaliação das inconsistências.

Cardoso *et al* (2013) propõe uma metodologia para determinar o desempenho global das empresas de navegação mista, em função dos critérios de serviços adequados com o método PROMETHEE II.

3. Metodologia

A metodologia usada para a realização do estudo foi a pesquisa bibliográfica e descritiva exploratória. Segundo Cervo & Bervian (1983), a pesquisa bibliográfica “procura explicar um problema a partir de referências teóricas publicadas em documentos”. Ainda segundo os autores, a pesquisa descritiva exploratória é “o passo inicial no processo pela experiência”, auxiliando na formação de hipóteses significativas para posteriores pesquisas, sendo recomendável “quando há poucos conhecimentos sobre o problema a ser estudado”, isto é, a avaliação das melhorias na qualidade na prestação do serviço público aos seus usuários diante dos vários modelos regulatórios já aplicados no transporte fluvial misto.

A pesquisa bibliográfica realizada na dissertação contemplou sites governamentais, de instituições de ensino e pesquisa, empresas e associações de transporte.

A base teórica desse estudo está fundamentada em conceitos relativos à evolução da regulação do Estado sobre a economia no Brasil. Desse modo, investigaram-se os efeitos desta regulação no segmento de transporte fluvial de passageiros na linha Belém – Manaus e linha Belém – Macapá/Santana.

Foi determinado qual o cenário de atuação da regulação que seria avaliado, restringindo-o às linhas de navegação interior, transporte longitudinal misto, que ligam Belém a Manaus e Belém a Macapá, por serem linhas bastante representativas desta modalidade de transporte na Região Amazônica.

Como fonte de dados, foi utilizada a informação pública disponível na Imprensa Nacional (Diário Oficial da União) e material disponibilizado pela própria Agência Reguladora em seu sítio na rede mundial.

Com as informações públicas obtidas no Diário Oficial da União, no período de limitado entre os anos 2011 e 2016, pois as empresas que operam nestas linhas, autorizadas desde 2009, somente receberam as primeiras penalidades aplicadas pela Agência em 2011, foi feito a tabulação destas informações, relacionando-se linhas de operação, empresas, infrações e valores.

Foi realizada uma análise estatística sobre a possibilidade de vínculo entre aspectos operacionais e monetários da aplicação das penalidades da agência reguladora sobre seus autorizados, utilizando regressão linear simples e múltipla, em um programa de planilha eletrônica. A análise de regressão verifica a relação entre uma variável, chamada variável dependente, e outras variáveis, chamadas variáveis independentes. Este relacionamento é por

uma equação que associa a variável dependente com as independentes. A regressão linear múltipla trata várias variáveis independentes.

Os aspectos que mais interessam ao usuário no atendimento do transporte fluvial foram abordados através de uma simulação com a metodologia de tomada de decisão baseada no Processo de Análise Hierárquica – AHP, correlacionado dois trabalhos de pesquisa de satisfação do usuário para definição do atributo principal.

Utilizou-se um programa para cálculo pelo Método de Análise Hierárquica (AHP – Analytic Hierarchy Process), disponibilizado sem custo pela instituição “Creative Decisions Foundation”, o “SuperDecisions” (versão 3.0) que é baseado em comparações par a par, a níveis hierárquicos, desenvolvido por Saaty (1980) e que possui um grande número de publicações científicas.

O AHP é ferramenta eficaz para lidar com decisões complexas e ajudar a estabelecer prioridades para a melhor decisão, reduzindo decisões complexas a comparações entre pares e depois sintetizando os resultados, captando os aspectos subjetivos e objetivos de uma decisão e verifica a consistência das avaliações.

Como alguns dos critérios podem ser contrastantes, a melhor opção nem sempre é aquela que otimiza cada um dos critérios, podendo o resultado ser um trade-off mais adequado entre os diferentes critérios.

Comparando-se opções de avaliação, elabora-se matrizes de julgamentos. Com esta metodologia, definindo-se quais são os critérios de maior importância e qual a proporção dessa importância, define-se uma hierarquia para os citados critérios. Este método somente pode ser utilizado quando os parâmetros forem passivos ter sua importância mensurada numa escala de quociente ou razão.

O AHP gera um peso para cada critério de avaliação de acordo com as comparações de pares do tomador de decisão dos critérios. Quanto maior o peso, mais importante é o critério correspondente. Em seguida, para um critério fixo, o AHP atribui uma pontuação a cada opção, de acordo com as comparações de pares das escolhas com base nesse critério. Quanto maior a pontuação, melhor o desempenho da opção em relação ao critério considerado. Então, são combinados os pesos dos critérios e as pontuações das opções, determinando assim uma pontuação para cada opção e sua classificação. A pontuação para uma determinada opção é uma soma ponderada das pontuações obtidas com relação a todos os critérios.

As pontuações e, portanto, a classificação final, são obtidas com base nas avaliações relativas pareadas dos critérios e das opções fornecidas pelo usuário. Os cálculos feitos pelo AHP são sempre guiados pela experiência do usuário e o AHP é uma ferramenta capaz de

traduzir as avaliações qualitativas e quantitativas feitas pelo usuário em um ranking multicritério. Por outro lado, o AHP pode exigir um grande número de avaliações pelo usuário, especialmente para problemas com muitos critérios e opções. Embora cada avaliação seja muito simples, uma vez que exige apenas que o usuário expresse como duas opções ou critérios que se comparam, a carga da tarefa de avaliação pode se tornar irracional. Na verdade, o número de comparações entre pares cresce quadraticamente com o número de critérios e opções.

4. Evolução do Marco Legal Brasileiro para o Transporte Hidroviário

A legislação que rege o transporte fluvial de passageiros e cargas sofreu transformações na história recente do Brasil, motivadas quase sempre por reorganizações administrativas e políticas, sem preocupação com a eficiência do setor ou ao atendimento dos interesses dos usuários. Somente com a recente adoção do conceito de agências reguladoras é que este paradigma começou a ser enfrentado.

Para o entendimento dos princípios de regulação deste meio de transporte, a navegação fluvial, apresenta-se neste capítulo a evolução das abordagens governamentais aplicadas ao setor.

O Decreto nº 64.125, de 19/02/1969, alterou a denominação da Comissão de Marinha Mercante para Superintendência Nacional de Marinha Mercante – SUNAMAM, que tinha como objetivo controlar a navegação interior.

Nesta administração, foram concedidas autorizações para operar em linhas da Região Amazônica às empresas Antônio Rocha Transporte (Res. SUNAMAM 10.346/89 - linha Belém - Gurupá - Santarém - Aveiro – Itaituba) e Empresa de Navegação 11 de Maio Ltda. (Res. SUNAMAM 10.618/89 - linha Manaus - Parintins - Óbidos – Santarém).

Em 1975, através da Lei nº 6.222, de 10/07/1975, foi extinto o Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis – DNPVN, autarquia do Ministério dos Transportes encarregada das vias navegáveis, e criada a Empresa de Portos do Brasil S/A – PORTOBRÁS. Segundo o Art. 3, esta teria “...por finalidade realizar atividades relacionadas com a construção, administração e exploração dos portos e das vias navegáveis interiores, exercendo a supervisão, orientação, coordenação, controle e fiscalização sobre tais atividades.”. Todavia, às atividades relativas a vias navegáveis interiores, o Parágrafo Único deste mesmo artigo informa que seriam “...exercidas pela PORTOBRÁS, em caráter transitório, até que o Poder Executivo venha a constituir entidade destinada a essa finalidade.”.

A SUNAMAM foi extinta através da Lei nº 7.731, de 14/02/1989, tendo suas atribuições transferidas para a Secretaria de Transportes Aquaviários, no Ministério dos Transportes, através do Decreto nº 97.535, de 20/02/1989.

O Decreto nº 99.180, de 15/03/1990, reorganizou a Presidência da República e os ministérios. O Ministério dos Transportes, por sua vez, foi extinto pela Lei nº 8.028, de 12/04/1990, que também criou o Departamento Nacional de Transportes Aquaviários –

DNTA, a Secretaria Nacional de Transportes e o Ministério da Infra-Estrutura, em substituição ao dos Transportes e à Secretaria de Transportes Aquaviários - STA.

O Decreto nº 731, de 25/01/1993, transferiu as atribuições do Departamento Nacional de Transportes Aquaviários – DNTA para a Secretaria de Produção no Ministério dos Transportes. Sob esta administração é concedido a autorização para explorar linha na Região Amazônica à empresa Marques Pinto Navegação Ltda. (Port. Sec. Prod/MT 025/93 - Linha Manaus – Belém).

O Decreto nº 1.642, de 25/09/1995, instituiu uma nova estrutura organizacional para o Ministério dos Transportes, que previa a Secretaria de Transportes Aquaviários, composta pelos seguintes órgãos: Departamento de Marinha Mercante, Departamento de Portos e Departamento de Hidrovias Interiores.

O setor de transportes foi reestruturado em 2001, através da Lei nº 10.233, de 05/06/2001. Os modais aquaviário e terrestre foram ordenados, sendo reorganizado o gerenciamento do Sistema Nacional de Viação – SNV e regulado a prestação de serviços de transporte.

Instituíram-se o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte - CONIT, a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes – DNIT:

O CONIT, vinculado à Presidência da República, tem suas atribuições definidas no Art. 5, sendo a principal “...propor ao Presidente da República políticas nacionais de integração dos diferentes modos de transporte de pessoas e bens...”.

De acordo com o Art. 20, a ANTT e a Antaq têm como objetivos implementar, em suas respectivas esferas de atuação, as políticas formuladas pelo CONIT e

O Art. 23 define como esfera de atuação da Antaq “...a navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso; os portos organizados; os terminais portuários privativos; o transporte aquaviário de cargas especiais e perigosas.”. O Art. 27 especifica suas atribuições e dentre elas se destacam os Incisos I, II, III, IV, VII e VIII:

“I - promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias; (Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013)

“II – promover estudos aplicados às definições de tarifas, preços e fretes, em confronto com os custos e os benefícios econômicos transferidos aos usuários pelos investimentos realizados;”.

“III - propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário; (Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013) ”.

“IV – elaborar e editar normas e regulamentos relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infra-estrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores; ”

“VII - promover as revisões e os reajustes das tarifas portuárias, assegurada a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao poder concedente e ao Ministério da Fazenda; (Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013) “.

“VIII – promover estudos referentes à composição da frota mercante brasileira e à prática de afretamentos de embarcações, para subsidiar as decisões governamentais quanto à política de apoio à indústria de construção naval e de afretamento de embarcações estrangeiras; ”

A Resolução nº 912, de 23/11/2007, da Antaq, aprovou a norma para outorga de autorização para prestação de serviço de transporte de passageiros e de serviço de transporte misto na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional.

No exercício de suas funções normativas, a Antaq editou a Resolução nº 912-Antaq, de 23 de novembro de 2007, que aprovou a norma disciplinando a prestação de serviço de transporte de passageiros e transporte misto (passageiros e cargas) na navegação interior de percurso interestadual e internacional. O Art. 10 da Resolução determina ser obrigação da empresa autorizada de “executar os serviços com observância das características próprias da operação, das normas e regulamentos pertinentes e sempre de forma a satisfazer os requisitos de regularidade, eficiência, segurança, atendimento ao interesse público, generalidade, pontualidade, conforto, cortesia na prestação dos serviços, modicidade nas tarifas e fretes e preservação do meio ambiente.”, conforme citado no Art. 6, Parágrafo 1, da Lei nº 8.987, de 13/02/1995, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão de serviços públicos.

Observe-se que uma das ferramentas de regulação da Antaq, o inciso VII do artigo 27, da Lei 10.233, foi suprimido pela Lei nº 12.815, de 2013. A previsão de “*controlar, acompanhar e proceder à revisão e ao reajuste de tarifas, nos casos de serviços públicos de transporte de passageiros, fixando-as e homologando-as, em obediência às diretrizes formuladas pelo Ministro de Estado dos Transportes, após prévia comunicação ao Ministério da Fazenda*” foi suprimida especificamente no tocante às tarifas aplicáveis aos passageiros. O novo texto ampara apenas os usuários de serviços portuários:

“VII - promover as revisões e os reajustes das tarifas portuárias, assegurada a comunicação prévia, com antecedência mínima de 15 (quinze) dias úteis, ao poder concedente e ao Ministério da Fazenda; (Redação dada pela Lei nº 12.815, de 2013)”

Embora a nova redação para revestir-se de um aspecto de liberdade de mercado, na prática deixou o usuário à mercê de prestadores de serviço que operam sozinhos em determinadas linhas. Tal situação somente se resolverá com o surgimento de novos prestadores de serviço que porventura estejam atentos a uma demanda não satisfeita.

Em sua ação fiscalizatória, com atuação nas linhas Belém – Manaus e Belém-Santana, a Antaq conta com a já citada Resolução 912-Antaq, e as normas:

Resolução N° 1864 - Disciplinar o Afretamento de Embarcação Para Operar na Navegação Interior.

Resolução N° 260 - Concessão de Benefício aos Idosos no Transporte Aquaviário Interestadual de Passageiros.

5. Caracterização do Transporte Fluvial Longitudinal Misto (Passageiros e Carga)

A pesquisa deste trabalho é restrita às ligações entre Belém-PA e Manaus-AM e Belém-PA para Macapá (AP), cobertas por empresas de navegação regularmente autorizadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Para o entendimento do ambiente destas operações, neste capítulo descrevemos a localização e dimensão das cidades interligadas, as empresas que executam este serviço, bem como as condições das instalações portuárias utilizadas para embarque e desembarque de passageiros e carga, tal como se apresentavam durante o período aqui tratado, isto é, de 2011 a 2016.

5.1. Linha Belém-Manaus

A ligação entre Belém-PA e Manaus-AM (Fig. 1) é feita através dos rios Pará, Furos de Breves, Macacos, Ituquara, Amazonas e Negro. É uma das mais importantes ligações da Região Amazônica, com escalas nos municípios de Breves, Gurupá, Almeirim, Prainha, Monte Alegre, Santarém, Óbidos e Juruti no estado do Pará; e Parintins e Itacoatiara no estado do Amazonas. Santarém é a escala de maior movimento.

A distância entre os dois municípios é de aproximadamente 1.646 km. O tempo médio de viagem é de 120 horas no sentido Belém-Manaus e 87 horas, em média, no sentido Manaus-Belém, incluindo escalas.

Figura 1 – Percurso fluvial e distância linear e de rota entre os municípios Belém e Manaus



Fonte: <http://pt.distance.to/Belém/Manaus#> - 03/2017

A linha Belém-Manaus atualmente é servida por sete embarcações pertencentes a quatro empresas autorizadas pela Antaq (Tabela 1). Uma opera no Terminal Hidroviário de Belém (Empresa de Navegação A. R. Transporte Ltda. - EPP), e três no terminal da Marques Pinto.

Todas as embarcações que operam na linha transportam passageiros e carga geral.

Tabela 1 - LINHA BELÉM - MANAUS – Empresas autorizadas pela Antaq - 2016.

EMPRESA	EMBARCAÇÃO	DATA DA OUTORGA
A.A. DOS SANTOS PEREIRA TRANSPORTE - ME	N/M LIBERTY STAR	22/08/2011
DINIZ NAVEGAÇÃO LTDA.	SAN MARINO III	7/12/2011
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A. R. TRANSPORTE LTDA. - EPP	N/M AMAZON STAR	13/06/2011
	N/M CLÍVIA	
	N/M RONDÔNIA	
MARQUES PINTO NAVEGAÇÃO LTDA.	N/M NÉLIO CORREIA	17/11/2009

Fonte: Antaq, elaborada pelo Autor.

5.1.2. Contexto Geográfico e Econômico da Linha Belém – Manaus

Os rios que passam por Belém são o rio Pará, rio Maguari e rio Guamá. A Baía do Guajará é uma baía que banha diversas cidades do estado do Pará, inclusive sua capital. É formada pelo encontro da foz do rio Guamá com a foz do rio Acará.

Os rios que passam por Manaus são o Rio Negro e o Rio Solimões e, ao se encontrarem, formam o grande rio Amazonas, maior rio da Terra, tanto em volume d'água quanto em comprimento (6.992,06 km de extensão). O Amazonas tem sua origem na nascente do rio Apurímac (alto da parte ocidental da cordilheira dos Andes), no sul do Peru, e deságua no oceano Atlântico, junto ao rio Tocantins.

São cidades muito similares, cercadas por cursos d'água, uma grande parcela da população de baixa renda, mas com grande movimentação de mercadorias entre as duas, principalmente para abastecimento básico de Manaus.

Tal a semelhança que ambas se encontram em situação de cerco por “cidades satélites”, que agregam um peso maior à economia que de fato existe.

5.1.2.1. Região Metropolitana de Belém

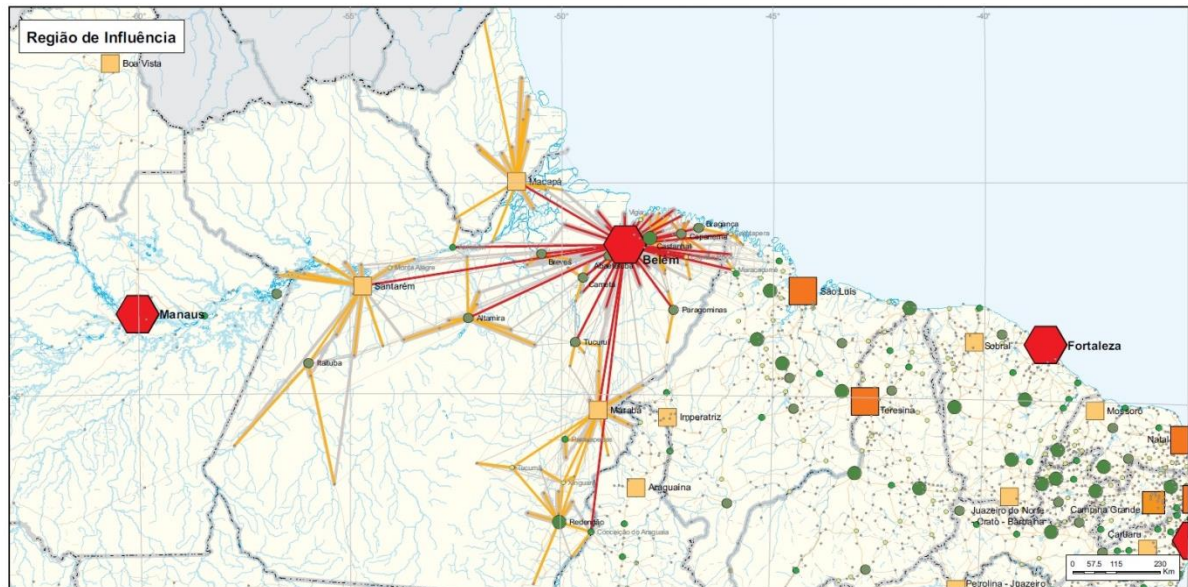
Criada por lei complementar federal em 1973 (alterada em 1995) e em 2010, a Região Metropolitana de Belém - RMB (Fig. 2), com 2.402.437 habitantes (IBGE/2015), compreende os municípios de Ananindeua, Belém, Benevides, Marituba, Santa Bárbara do Pará e Santa Isabel do Pará. Devido ao intenso processo de conurbação, hoje a Região Metropolitana de Belém é um dos maiores aglomerados urbanos da Região Norte (Fig. 3). É a 177ª maior área metropolitana do mundo e 14ª do Brasil. A população de Belém é de 1 439 561 habitantes (IBGE/2015).

Figura 2 – A região metropolitana de Belém e localização de seus portos.



Fonte: Google Earth – 07/2016.

Figura 3 – Região de Influência de Belém.



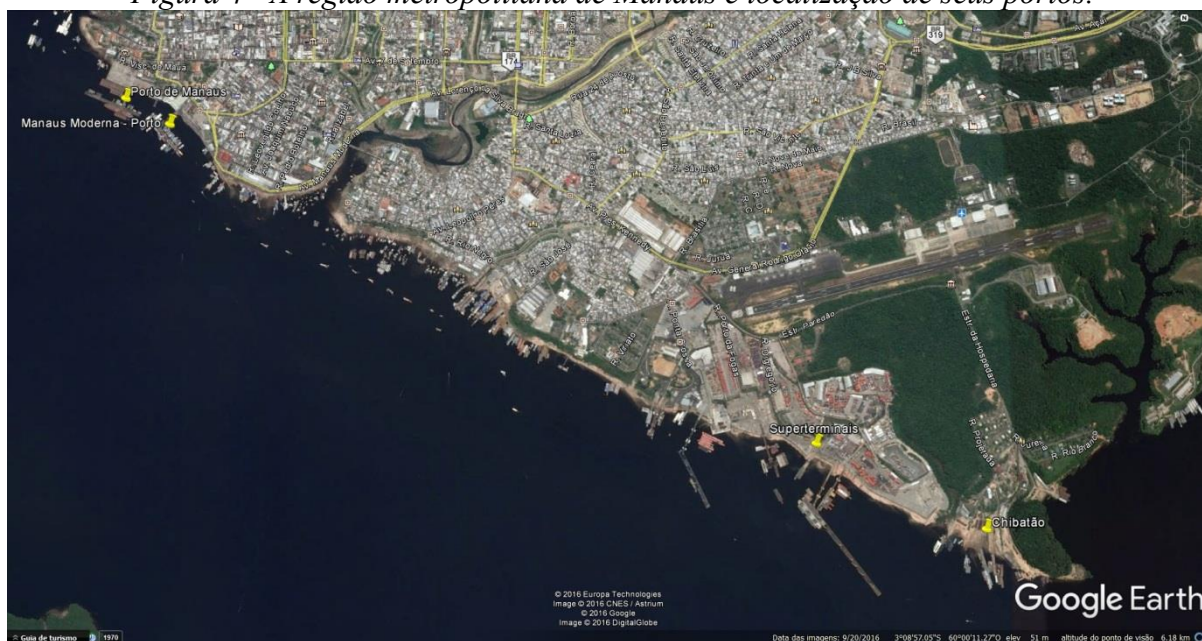
Fonte: IBGE - 2015.

5.1.2.2. Região Metropolitana de Manaus

A Região Metropolitana de Manaus (Fig. 4 e 5) é formada por treze municípios: Autazes, Careiro, Careiro da Várzea, Iranduba, Itacoatiara, Itapiranga, Manacapuru, Manaquiri, Novo Airão, Presidente Figueiredo, Rio Preto da Eva e Silves, além de Manaus, que é o município-sede. Ao todo, a região abrange uma área territorial de 127.121 km². De acordo com estimativas do IBGE em 2015, a Grande Manaus possui 2.523.901 habitantes. A Ponte Rio Negro foi inaugurada em 24 de outubro de 2011, permitindo uma maior integração entre os municípios que compõem a Grande Manaus, sobretudo Iranduba, Manacapuru e Novo Airão. A Região metropolitana de Manaus é a maior aglomeração urbana do Norte do Brasil e a décima-primeira maior do país, sendo ainda a 222^a mais populosa do mundo e possuindo a maior área territorial entre as regiões metropolitanas do globo. Destaca-se pelo Polo Industrial de Manaus, que reúne indústrias de diversos segmentos e abriga importantes centros tecnológicos e de pesquisa.

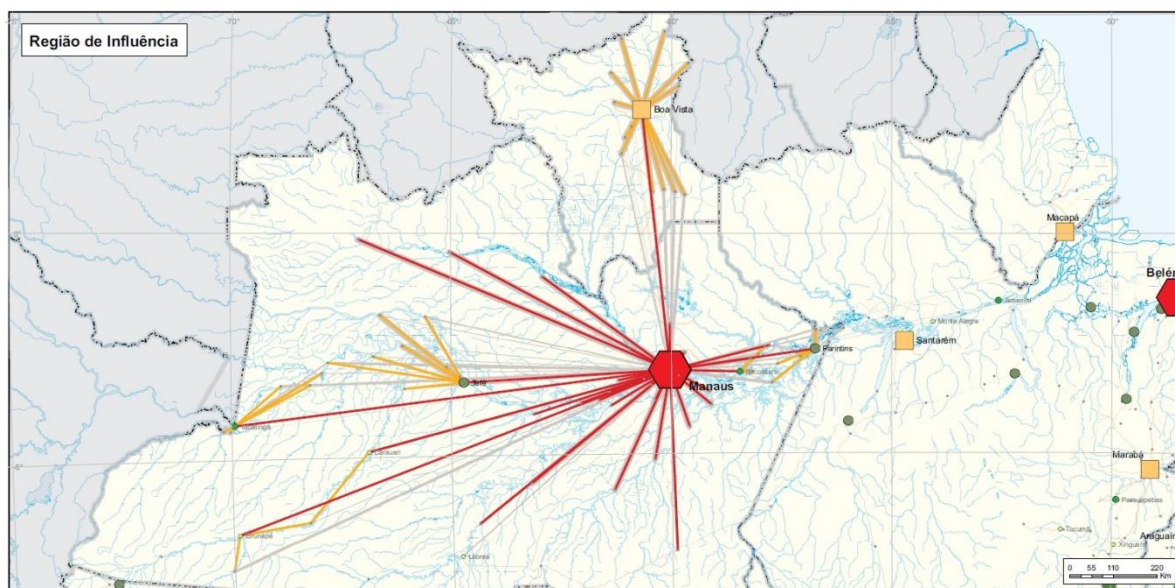
A população de Manaus é de 2 057 711 habitantes (IBGE/2015).

Figura 4 - A região metropolitana de Manaus e localização de seus portos.



Fonte: Google Earth - 09/2016.

Figura 5 – Região de Influência de Manaus.



Fonte: IBGE - 2015.

5.1.3. Linha Belém – Manaus – Demanda e Atendimento

A quantidade de passageiros transportados por mês (Tab. 2) refere-se somente àqueles que fazem o percurso completo, isto é, não considera embarques e desembarques nas escalas da viagem.

Tabela 2 – Número de passageiros transportados

Linha / Trecho	Distância (Km)	Movimentação de passageiros (02 sentidos)		Taxa de ocupação média de passageiros (%)	Tarifa média (R\$)	Capacidade média de passageiros por embarcação	IPK Médio	Projeção 2022
		Mês	Ano					
BELÉM – MANAUS	1646	790	9.480	31,3	234,00	537	0,10	10.820

Fonte: Caracterização da oferta e da demanda do transporte fluvial de passageiros da Região Amazônica / Agência Nacional de Transportes Aquaviários. – Brasília: Antaq, 2013

A capacidade total da frota em operação em 2016 soma 3.676 lugares disponíveis para passageiros, mas as viagens, obviamente, não são simultâneas.

5.2. Linha Belém – Macapá/Santana

A ligação entre Belém-PA e Macapá/Santana-AP (Fig. 6) é feita através dos rios Pará, Furos de Breves, Macacos e Jacaré Grande, com escalas nos municípios de Curralinho, Breves, São Sebastião da Boa Vista e Porto Lawton, todas no estado do Pará.

Figura 6 – Percurso fluvial e distâncias linear e de rota entre os municípios Belém – PA e Santana – AP



Fonte: <http://pt.distance.to/Belém/Santana-AP>

A distância entre os dois municípios é de aproximadamente 526 km. O tempo médio de viagem é de 26 horas, incluindo escalas, com mínimo de 10:00 h (lanchas) e máximo de 44 horas (balsas). A maioria das empresas que fazem esta linha, atracam no município de Santana – AP. Empresas autorizadas e tempo de viagem nas tabelas 3 e 4.

Tabela 3 – LINHA BELÉM – SANTANA – Empresas autorizadas pela Antaq – 2016.*

Empresa	Data da outorga
ALAN BENTES PALHETA – ME	26/3/2012
ANTONIO PEREIRA DE SOUZA TRANSPORTES – ME	11/7/2013
C R S NAVEGAÇÃO E TURISMO LTDA EPP	24/7/2012
CARLOS PEREIRA DE SOUZA	16/8/2009
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO LUAN LTDA	21/5/2010
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO SANTANA LTDA	31/7/2009
IRMÃOS GÓES INDÚSTRIA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO LTDA	8/3/2013
LOPES E DANTAS EIRELI – ME	10/2/2011
MUNDIAL TRANSPORTE E NAVEGAÇÃO LTDA	23/6/2010
NAVEGAÇÃO LEÃO LTDA	18/5/2011
VIAÇÃO TAPAJÓS LTDA	25/1/2016

Fonte: Antaq, elaborada pelo Autor.

*Tabela 4 – Tempo de viagem informado em horas**

Empresa	Tempo	Escalas
ALAN BENTES PALHETA	40:00	2
ANTONIO PEREIRA DE SOUZA	44:00	1
CARLOS PEREIRA DE SOUZA	44:00	1
CRS	29:00	2
IRMÃOS GÓES	36:00	3
LOPES & DANTAS	36:00	3
LUAN	25:00	0
MUNDIAL	26:00	0
NAVEGAÇÃO LEÃO	26:00	0
SANTANA	26:00	0
SANTANA	23:00	1
VIAÇÃO TAPAJÓS	10:00	2
Média	27:30	

* Fonte: informações fornecidas pelos operadores no requerimento dos Termos de Autorização junto à Antaq, disponível em julho de 2016, elaborada pelo Autor.

5.2.2. Contexto Geográfico e Econômico da Linha Belém – Macapá/Santana

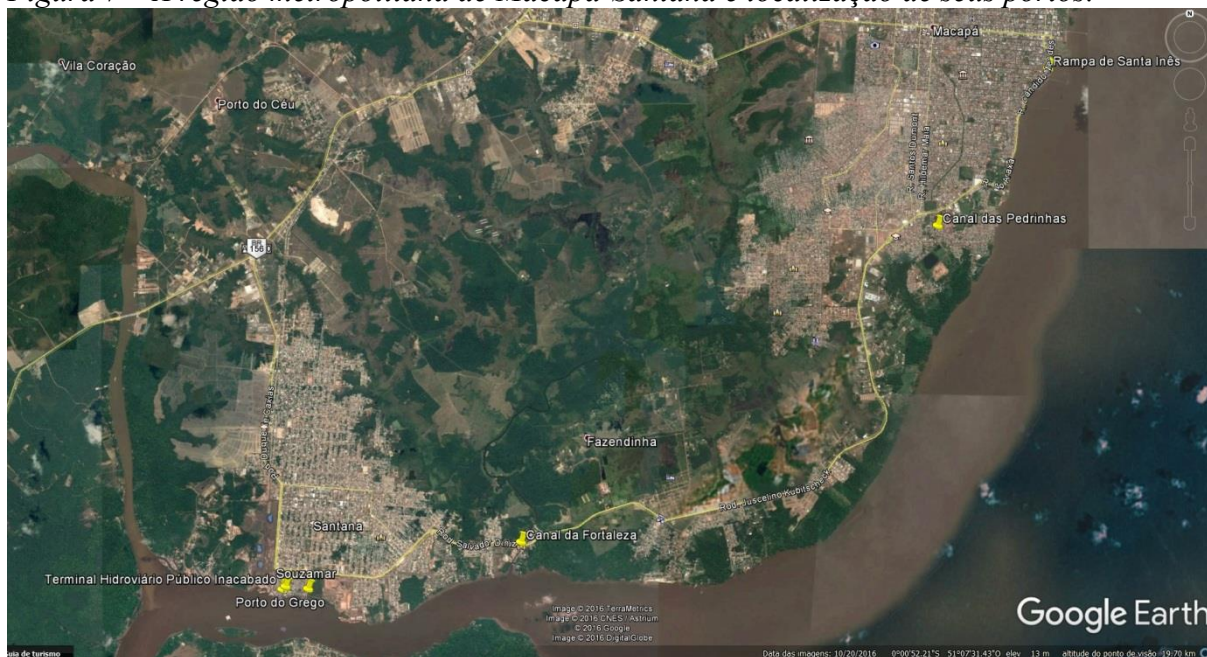
A população de Macapá é de 1.982.179 habitantes (IBGE/2013). A cidade é banhada pelo rio Amazonas. São cidades muito similares, cercadas por cursos d'água, uma grande parcela da população de baixa renda, mas com grande movimentação de mercadorias entre as duas, principalmente para abastecimento geral de Macapá, que não conta com acesso exclusivamente rodoviário ou ferroviário para outros Estados da Federação.

5.2.2.1. Região Metropolitana de Macapá/Santana

A Região Metropolitana de Macapá, no Amapá, é formada por três municípios: Macapá, a sede da região, Mazagão e Santana (Fig. 7). Juntos, os municípios ocupam uma área de 7.985 km². A população da região é de 557.322 habitantes. Destaca-se, no setor terciário da economia da região, a ALCMS, Área de Livre Comércio de Macapá e Santana.

A economia da região também tem se beneficiado da exportação de minério e grãos.

Figura 7 – A região metropolitana de Macapá-Santana e localização de seus portos.



Fonte: Google Earth.

5.2.3. Linha Belém – Santana – Demanda e Atendimento

Do mesmo modo que a linha Belém-Manaus, a Tab. 5 apresenta os principais dados disponibilizados pela Antaq para as embarcações que operam na linha Belém-Santana no ano de 2013 e a frota que operava em 2013 não é necessariamente a mesma de 2016, apresentada neste trabalho.

Tabela 5 - Número de passageiros transportados

Linha / Trecho	Distância (Km)	Movimentação de passageiros (02 sentidos)		Taxa de ocupação média de passageiros (%)	Tarifa média (R\$)	Capacidade média de passageiros por embarcação	IPK Médio	Projeção 2022
		Mês	Ano					
BELÉM – PA / SANTANA - AP	514	10.928	131.136	64,1	131,00	156	0,19	149.679

Fonte: Caracterização da oferta e da demanda do transporte fluvial de passageiros da região amazônica / Agência Nacional de Transportes Aquaviários. – Brasília: Antaq, 2013

A quantidade de passageiros transportados por mês refere-se somente àqueles que fazem o percurso completo, isto é, não considera embarques e desembarques nas escalas da viagem. Há grandes demandas nos meses de férias escolares.

A capacidade total da frota em operação em 2016 soma 3.070 lugares disponíveis para passageiros, mas as viagens, obviamente, não são simultâneas.

5.3. Características das Embarcações Utilizadas

5.3.1. Embarcações da Linha Belém – Manaus

As Tabelas 6 e 7 apresentam os principais dados disponibilizados pela Antaq para as embarcações (Fig. 8 a 13) que operam na linha Belém-Manaus.

Tabela 6 – Embarcações que operam na linha Belém – Manaus.

Embarcação	Ano de fabricação	Idade (anos)	Situação	Capacidade de Passageiros	Potência (BHP)
LIBERTY STAR	2010	6	Própria	500	500
SAN MARINO III	2012	4	Própria	763	1.086,22
AMAZON STAR	1969	47	Própria	756	1100
CLÍVIA	1981	35	Própria	256	300
RONDÔNIA	1980	36	Própria	838	1200
NÉLIO CORRÊA	1987	29	Própria	254	375
Média		26		525	

Fonte: Antaq, elaborada pelo Autor.

Tabela 7 – Embarcações, dados técnicos.

Embarcação	TPB	Arqueação Bruta	Arqueação Líquida	Comprimento (m)	Boca (m)	Calado (m)
LIBERTY STAR	473,71	955	361	46	9,7	2,15
SAN MARINO III	603,95	1361	691	64,2	12	1,75
AMAZON STAR	683,3	1261	538	66,22	11,6	2,7
CLÍVIA	312	189	149	36,5	7	2
RONDÔNIA	546,2	2801	914	56,1	21,4	3,4
NÉLIO CORRÊA	309,01	342	209	37,4	8	2,16
Média	504	1.039,71	425,86	50,34	11,19	2,36

Fonte: Antaq, elaborada pelo Autor.

(<http://www.antaq.gov.br/Portal/Frota/ConsultarFrotaPorEmpresa.aspx?tipoNav=interior>)

Embarcações que operam na linha Belém – Manaus

Figura 8 – A.A. dos Santos Pereira Transporte – ME; N/M Liberty Star.



Fonte: arquivo do autor.

Figura 9 – Empresa de Navegação A. R. Transporte Ltda. – EPP – N/M Amazon Star.



Fonte: arquivo do autor.

Figura 10 – Empresa de Navegação A. R. Transporte Ltda. – EPP – N/M Clívia.



Fonte: arquivo Antaq.

Figura 11 – Empresa de Navegação A. R. Transporte Ltda. – EPP – Rondônia



Fonte: arquivo do autor.

Figura 12 – Marques Pinto Navegação Ltda. – N/M Nélio Correia



Fonte: arquivo Antaq.

Figura 13 – Diniz Navegação Ltda. – San Marino III



Fonte: https://scontent.fbel1-1.fna.fbcdn.net/v/t31.0-8/21587014_1419273961443478_4707219666790336634_o.jpg?_nc_cat=0&oh=b86d27137b41f12c778c52b30f46d28f&oe=5B715E78.

5.3.2. Embarcações da Linha Belém – Santana

A linha Belém-Santana atualmente é servida por treze embarcações pertencentes a onze empresas (Fig. 14 a 25).

As tabelas 8 e 9 apresentam os principais dados disponibilizados pela Antaq para as embarcações que operam na linha Belém-Manaus. Todas são da categoria passageiro/carga geral. Todas as embarcações são próprias.

Tabela 8 – Embarcações

Empresa	Embarcação	Tipo (Classe)	Ano	Capacidade de Passageiros	Natureza da Carga
ALAN BENTES PALHETA – ME	ANA BEATRIZ V	passageiro/carga geral	2000	151	Passageiro/Carga
ANTONIO PEREIRA DE SOUZA TRANSPORTES – ME	D. GLAUCE	ferry boat	1987	85	Carga Geral
C R S NAVEGAÇÃO E TURISMO LTDA EPP	ANA BEATRIZ II	passageiro/carga geral	1994	140	Passageiro/Carga
CARLOS PEREIRA DE SOUZA	ALIANÇA COM DEUS I	ferry boat	2004	44	
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO LUAN LTDA	BRENO	passageiro/carga geral	2010	491	Passageiro/Carga
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO SANTANA LTDA	ANA BEATRIZ III	passageiro/carga geral	2009	400	Passageiro/Carga
	ANA BEATRIZ IV	passageiro/carga geral	2010	737	Passageiro/Carga
IRMÃOS GÓES INDÚSTRIA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO LTDA	SOUZA GOES I	passageiro/carga geral	1990	111	Passageiro/Carga
LOPES E DANTAS EIRELI – ME	BOM JESUS DO PARAUAÚ III	passageiro/carga geral	2000	172	Passageiro/Carga
MUNDIAL TRANSPORTE E NAVEGAÇÃO LTDA	ALMIRANTE DO MAR	passageiro/carga geral	1995	326	Passageiro/Carga
NAVEGAÇÃO LEÃO LTDA	CORONEL JOSÉ JÚLIO	passageiro/carga geral	1956	140	Passageiro/Carga
VIAÇÃO TAPAJÓS LTDA	CAT V	catamarã	2013	140	Passageiros
	CAT VII	catamarã	2015	133	Passageiros
MÉDIA		idade	17,3	236	

Tabela 9 – Embarcações, dados técnicos

Empresa	Embarcação	TPB	Arqueação Bruta	Arqueação Líquida	Comprimento (m)	Boca (m)	Calado (m)
ALAN BENTES PALHETA – ME	ANA BEATRIZ V	115,03	181	159	28	6,8	1,65
ANTONIO PEREIRA DE SOUZA TRANSPORTES – ME	D. GLAUCE	181	196	118	30	9	1,2
C R S NAVEGAÇÃO E TURISMO LTDA EPP	ANA BEATRIZ II	169	169	101	26,8	8,5	ND
CARLOS PEREIRA DE SOUZA	ALIANÇA COM DEUS I	286,9	175	115	38	9,5	1,2
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO LUAN LTDA	BRENO	340,19	618	355	45	9,2	2,98
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO SANTANA LTDA	ANA BEATRIZ III	211,56	496	285	40,4	8,5	2,2
	ANA BEATRIZ IV	393,8	845	357	50,5	9,6	ND
IRMÃOS GÓES INDÚSTRIA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO LTDA	SOUZA GOES I	91	141	61	25,13	6,15	1,64
LOPES E DANTAS EIRELI – ME	BOM JESUS DO PARAUAÚ III	128	135	102	32,41	7,2	2
MUNDIAL TRANSPORTE E NAVEGAÇÃO LTDA	ALMIRANTE DO MAR	220,5	557	395	44,7	9,2	2,4
NAVEGAÇÃO LEÃO LTDA	CORONEL JOSÉ JÚLIO	99,4	194	135	30,2	6,1	1,8
VIAÇÃO TAPAJÓS LTDA	CAT V	17,19	99	47	22,78	7,1	1,08
	CAT VII	35,43	98	41	22,44	7,1	1,3

Fonte dos dados utilizados na elaboração das tabelas 8 e 9: Portal da Antaq

(<http://www.antaq.gov.br/Portal/Frota/ConsultarFrotaPorEmpresa.aspx?tipoNav=interior>)

As figuras 14 a 25 ilustram as embarcações que operam na linha Belém – Santana.

Figura 14 - Alan Bentes Palheta – ME - Ana Beatriz V.



Fonte: arquivo do autor.

Figura 15 - Antônio Pereira de Souza Transportes - ME - D. Glauce.



Fonte: Google.

Figura 16 - C R S Navegação E Turismo Ltda. EPP - Ana Beatriz II.



Fonte: arquivo do autor.

Figura 17 - Carlos Pereira de Souza - Aliança Com Deus I.



Fonte: arquivo do autor.

Figura 18 - Empresa de Navegação Luan Ltda. – Breno.



Fonte: arquivo do autor.

Figura 19 - Empresa de Navegação Santana Ltda. - Ana Beatriz III.



Fonte: arquivo do autor.

Figura 20 - Empresa de Navegação Santana Ltda. - Ana Beatriz IV.



Fonte: arquivo do autor.

Figura 21 - Irmãos Góes Indústria Comércio e Navegação Ltda. - Souza Góes I.



Fonte: Luiz D. F. Veiga.

Figura 22 - Lopes e Dantas EIRELI - ME - Bom Jesus do Parauaú III.



Fonte: arquivo do autor.

Figura 23 - Mundial Transporte e Navegação Ltda. - Almirante do Mar.



Fonte: arquivo do autor.

Figura 24 - Navegação Leão Ltda. - Coronel José Júlio.



Fonte: arquivo do autor.

Figura 25 - Viação Tapajós Ltda. - CAT VII (CAT V Similar).



Fonte: <http://arcon.pa.gov.br/>.

5.4. Instalações Portuárias que Atendem Linhas Pesquisadas

A Antaq publicou um estudo em 2013 de “Caracterização da oferta e da demanda do transporte fluvial de passageiros da região amazônica”, disponível no sítio da Agência, onde, além dos objetivos amplos de identificar a relação demanda e oferta para passageiros e cargas, é feita a análise de vários terminais de passageiros da região, inclusive os que aqui são descritos.

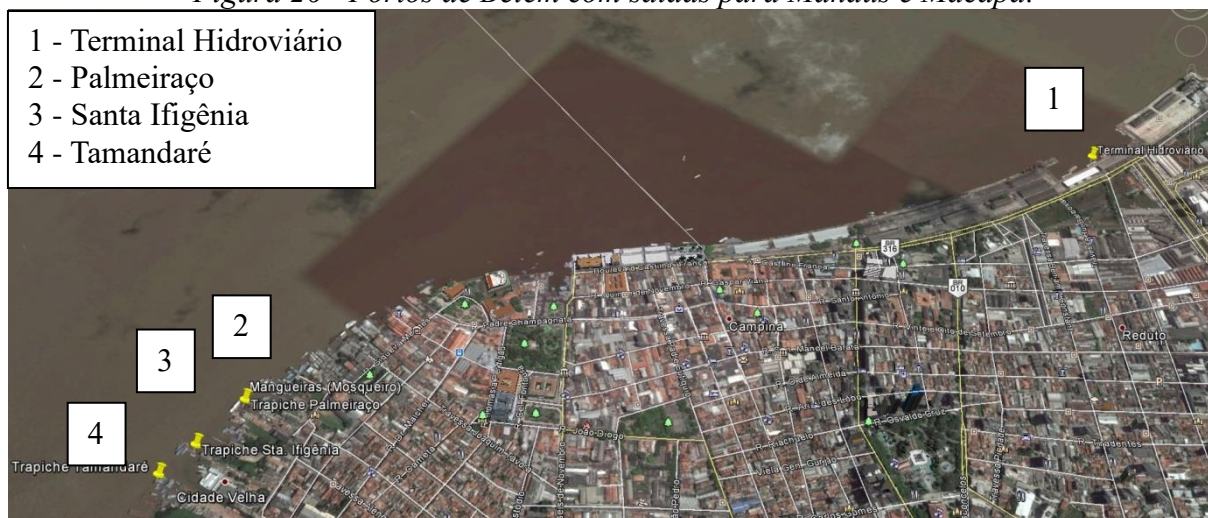
Assim, deste extenso trabalho, citam-se aqui apenas os índices obtidos naquela pesquisa para instalações portuárias, que considerou em sua elaboração aspectos relevantes como:

- a) acessos
- b) área para estacionamento de veículos
- c) instalação e serviços
- d) área de acumulação pública
- e) área de acumulação restrita (sala de embarque)
- f) área de atracação
- g) movimentação e armazenagem

5.4.1. Portos da Região Metropolitana de Belém

As saídas de Belém (Fig. 26) são realizadas no Terminal Hidroviário de Belém, e nos Portos Santa Ifigênia, Perseverança e Marques Pinto, sendo estes três de extrema precariedade.

Figura 26 - Portos de Belém com saídas para Manaus e Macapá.



Fonte: Google Earth – 03/2017

5.4.1.1 - CDP - Terminal Hidroviário de Belém (Linha Belém – Manaus e Santana)

Denominado Terminal Hidroviário “Luiz Rebelo Neto” (Fig. 27 e 28), recebe embarcações fluviais que operam no transporte de passageiros interestadual e intermunicipal, administrado pela CPH-Companhia de Portos e Hidrovias, órgão do Governo do Estado do Pará, reformado em 2014. É um exemplo para a Região Norte, apresentando padrão de atendimento de 58% de observância dos itens pesquisados pela Antaq (2013) mesmo antes da inauguração das novas instalações.

O terminal atualmente em uso conta com facilidades de atendimento similares àquelas encontradas em aeroportos, inclusive refrigeração. No entanto a migração das empresas para esta instalação tem sido lenta, por questões operacionais das mesmas, tais como, o recebimento de carga e a inviabilidade da atracação de ferry-boats no Terminal.

Figura 27 - CDP - Terminal Hidroviário.



Fonte: arquivo do autor - 12/2017.

Figura 28 - CDP - Terminal Hidroviário – embarque por meio de acesso coberto.



Fonte: arquivo do autor – 2016.

5.4.1.2 - Porto Perseverança (Linha Belém - Santana)

Porto Perseverança (Fig. 29) funciona junto a uma empresa do ramo de materiais de construção. Atende somente uma balsa. É apenas um trapiche de madeira, sem qualquer infraestrutura adicional.

Figura 29 - Porto Perseverança.



Fonte: arquivo do autor - 07/2013.

5.4.1.3 - Porto Sta. Efigênia (Linha Belém - Santana)

Atende apenas uma embarcação autorizada. Também é apenas um trapiche de madeira (Fig. 31), sem qualquer infraestrutura adicional (Fig. 30). Localizado na Região central da cidade de Belém, com vários comércios nas proximidades. Com construção bastante deteriorada, não oferece nenhuma segurança para os passageiros.

Figura 30 - Porto Sta. Efigênia (acesso).



Fonte: arquivo do autor – 2016.

Figura 31 - Porto Sta. Efigênia (píer).



Fonte: arquivo do autor – 2016.

5.4.1.4 - Porto Marques Pinto (Linha Belém - Manaus)

Apresenta padrão de atendimento de 18% de observância dos itens pesquisados pela Antaq (2013). Embora tenha obras civis e pavimentação razoável (Fig. 32 a 33), não atende a critérios de acessibilidade e conforto para os usuários, já que a edificação é de uso da empresa para armazenamento de cargas. Atende a embarcação da própria empresa e de terceiros, neste caso para embarque de cargas.

Figura 32 - Porto Marques Pinto (pátio).



Fonte: Luiz D. F. Veiga – 2016.

Figura 33 - Porto Marques Pinto (acesso).



Fonte: Luiz D. F. Veiga – 2016.

Figura 34 - Porto Marques Pinto (píer).



Fonte: Luiz D. F. Veiga – 2016.

5.4.2 - Portos da Região Metropolitana de Manaus (Linha Belém – Manaus)

Os terminais (Fig. 35) da capital do Estado do Amazonas apresentam grande disparidade entre seus padrões de atendimento. O terminal Rodway apresenta melhor padrão de atendimento com 70% de observância dos itens pesquisados pela Antaq (2013).

Figura 35 – Principais portos de Manaus para navegação interior



Fonte: Google Earth – Out/2016.

5.4.2.1 - Porto Manaus Moderna

O Porto da Manaus Moderna (Fig. 36 e 37) apresenta um índice de 28% (Antaq – 2013), mas é o que vem sendo utilizado pelas empresas autorizadas pela Antaq. É uma instalação informal, sem infraestrutura de atendimento aos usuários adequada, com acesso extremamente prejudicado na época de baixo nível do Rio Amazonas.

Houve vários anúncios de construção de um terminal moderno no local, mas nada se concretizou.

As balsas não possuem autorização da Capitania dos Portos da Amazônia Ocidental ou da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - Antaq. O Ministério Público Federal tenta remover estas balsas judicialmente. Atualmente a responsabilidade pelo local é da Companhia de Docas do Maranhão (Codomar).

Figura 36 - Porto da Manaus Moderna.



Fonte: <https://noamazonaseassim.com.br/wp-content/uploads/2015/03/Porto-de-Manaus.jpg>.

Figura 37 - Porto da Manaus Moderna (embarcação autorizada N/M Nélio Correia atracada).



Fonte: http://www.vovosmilenio.pro.br/wp-content/uploads/2010/12/Manaus_Br001.jpg.

5.4.3 - Portos da Região Metropolitana de Macapá-Santana

As chegadas de embarcações que praticam rotas interestaduais no Estado do Amapá são feitas principalmente no Município de Santana, nos portos do Grego, Sousamar e Igarapé da Fortaleza. Em Macapá no Canal das Pedrinhas (Fig. 38).

Figura 38 – Principais portos de Santana (AP) para navegação interior .



Fonte: Google Earth - 2016.

A tabela 10 demonstra a precariedade do nível de atendimento dos portos privados da Região Metropolitana de Macapá-Santana, a qual não possui nenhum terminal de passageiros patrocinado por órgão governamental.

Tabela 10 - Relação dos terminais no Estado do Amapá – transporte interestadual

Cidade	Nome do terminal	Atendimento	
		Índice	Nível
Macapá	Pedrinhas	7,5	Baixo
Santana	Hidroviário São Benedito - Souza Mar	37,5	Baixo
	Igarapé da Fortaleza- Porto Souza	15,0	Baixo
	Grego	47,5	Baixo

Fonte: FIGUEIREDO, Nélío. M.; Moraes, H. Caracterização da Oferta e da Demanda do Transporte Fluvial de Passageiros na Região Amazônica. 2013.

Todos estes portos têm sua operação vinculada ao nível da maré do Rio Amazonas, com variação aproximada de 3 metros.

5.4.3.1 - Porto do Grego

O principal porto de desembarque das empresas que fazem a linha Belém – Santana é conhecido como Porto do Grego (Fig. 39 a 41).

Segundo o estudo da Antaq de 2013, “no Amapá os terminais atendem de forma precária, apenas, às operações de atracação; de embarque e desembarque de passageiros e de carga e descarga. Todo e qualquer infraestrutura necessária e suficiente a socialização da operação desses terminais não foram observadas.”.

Figura 39 - Atracação em Santana – AP – Porto do Grego.



Fonte: arquivo do autor – 01/2012.

Figura 40 - Atracação em Santana – AP – Porto do Grego.



Fonte: arquivo do autor – 01/2012.

Figura 41 - Atracação em Santana – AP – Porto do Grego.



Fonte: arquivo do autor – 01/2012.

5.4.3.2 - Portos Sousamar, Igarapé da Fortaleza e Canal das Pedrinhas - AP

São instalações privadas que, embora atendam a navegação interestadual, são extremamente precárias e inseguras, que sequer constam do estudo realizado pela Antaq (2013). Somente o Sousamar (Fig. 42 e 43) tem um prédio administrativo e lanchonete, mas também é extremamente precária a segurança oferecida aos passageiros, não atendendo as normas vigentes para instalações portuárias de uso público.

O Igarapé da Fortaleza (Fig. 43) e o Canal das Pedrinhas (Fig. 44) são locais de uso e costume, mas não há solução prática para os mesmos, pois não haveria retorno do capital a ser investido na hipótese de transformação em instalação portuária adequada ao transporte de passageiros.

Figura 42 - Atracação em Santana - AP - Porto Souzamar.



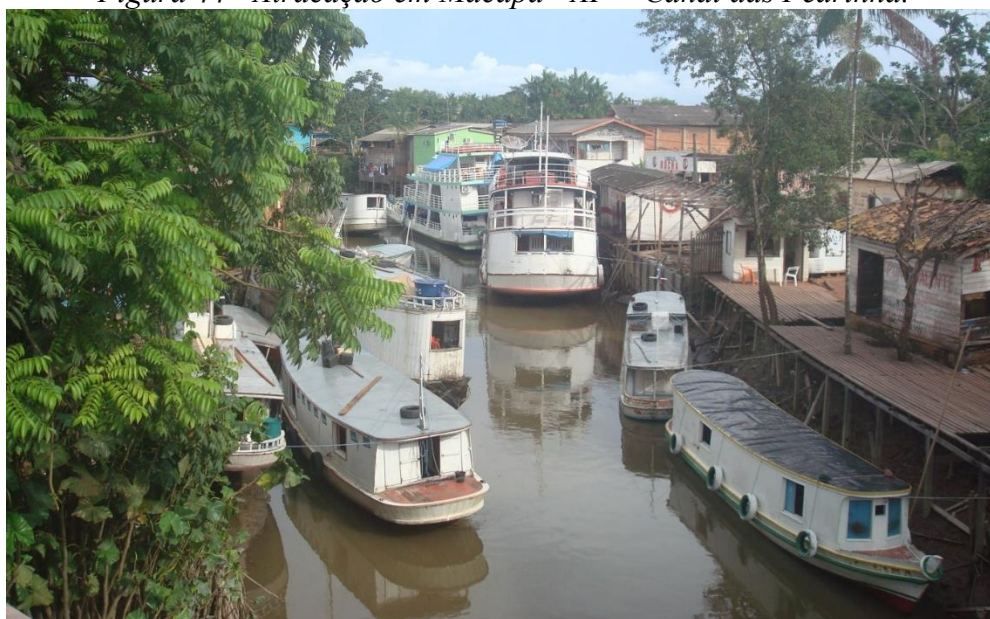
Fonte: Luiz D. F. Veiga – 05/2010.

Figura 43 - Atracação em Santana – AP – Igarapé da Fortaleza.



Fonte: <http://mzportal.com.br>.

Figura 44 - Atracação em Macapá - AP - Canal das Pedrinha.



Fonte: arquivo do autor.

6. Instrumentos Regulatórios

6.1. Parâmetros Legais - O Processo de Autorização

As empresas de transporte aquaviário buscam a autorização por força de lei federal, a Lei nº. 10.233, de 5 de junho de 2001, sendo o instrumento legal para que as empresas atuem no transporte público aquaviário interestadual, conforme os Art. 12 (inciso I), 13 (inciso V, alínea “b”) e 14 (inciso III, alínea “e” e §2º) da referida Lei.

Compete a Antaq, conforme Art. 20 (inciso II) da referida Lei, autorizar a prestação de serviço de transporte aquaviário. A abrangência da atuação da Antaq é definida nos artigos 23 e 27.

O objetivo de se manter um sistema de autorização é permitir *“a exploração da infraestrutura e a prestação de serviços de transporte se exerçam de forma adequada, satisfazendo as condições de regularidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na prestação do serviço, e modicidade nas tarifas”*.

Assim, estão aptos a se autorizarem “as empresas ou entidades constituídas sob as leis brasileiras, com sede e administração no País, e que atendam aos requisitos técnicos, econômicos e jurídicos estabelecidos pela respectiva Agência” (Art. 29).

Conforme o artigo 43, a autorização independe de licitação, é exercida em liberdade de preços dos serviços, tarifas e fretes, e em ambiente de livre e aberta competição e não prevê prazo de vigência ou termo final, extinguindo-se pela sua plena eficácia, por renúncia, anulação ou cassação. Os preços dos serviços autorizados são livres, mas reprime-se práticas prejudiciais à competição e o abuso do poder econômico.

6.1.1. Tipos de Navegação Interior

Por definição legal, são as:

- De percurso longitudinal: a realizada ao longo de rios, lagos e canais, em percurso interestadual ou internacional, entre portos dos Estados da Federação e entre o Brasil e países vizinhos, quando portos nacionais e internacionais integrem vias fluviais comuns;
- De travessia: a realizada transversalmente aos cursos dos rios e canais; entre 2 (dois) pontos das margens em lagos, lagoas, baías, angras e enseadas; entre ilhas e margens de rios, de lagos, de lagoas, de baías, de angras e de enseadas, numa extensão inferior a 11 (onze) milhas náuticas ou entre 2 (dois) pontos de uma mesma rodovia ou ferrovia interceptada por corpo de água.

6.1.2. Resoluções da Antaq aplicáveis

A Antaq, em complemento a legislação federal, emite Normas para regulamentar o setor, sendo específicas para cada modalidade (Tab. 11):

Tabela 11 - Principais Normas da navegação interior

Tipo de Navegação	Norma da Resolução	Instrumento
Longitudinal de Carga	Nº 1558 - outorga de autorização para prestação de serviço de transporte de cargas na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional.	Requerimento de Outorga de Autorização (Carga)
Longitudinal de Passageiros	Nº 912 - outorga de autorização para prestação de serviço de transporte de passageiros e de serviço de transporte misto na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional.	Requerimento de Outorga de Autorização / Passageiros (Anexos A, B e C da Resolução nº 912/2007)
Travessia	Nº 1274 - outorga de autorização para prestação de serviço de transporte de passageiros, veículos e cargas na navegação interior de travessia.	Requerimento de Outorga de Autorização / Passageiros (Anexo A da Resolução nº 1274/2009)
Afretamento de Embarcações Estrangeiras	Nº 1864 - disciplinar o afretamento de embarcação para operar na navegação interior.	Lei Nº 9.432/97 - ordena o tráfego aquaviário

Fonte: Antaq, elaborada pelo Autor.

A Antaq disponibiliza em seu sítio na rede mundial, um fluxograma para orientação sobre o processo de autorização. As normas citadas indicam, em seus anexos, a documentação necessária para o processo, o qual é sem custos para o requisitante.

Na autorização deverá estar indicado o objeto da autorização, as condições para sua adequação às finalidades de atendimento ao interesse público, à segurança das populações e à preservação do meio ambiente. Os preços dos serviços autorizados serão livres.

6.2 Procedimento de Fiscalização

Segundo a própria Agência, fiscalização é a “Atividade destinada a verificar o cumprimento das obrigações decorrentes de leis, instrumentos de outorga e das demais normas pertinentes, constituída de procedimentos de averiguação, inspeção de instalações ou equipamentos, verificação de documentos, dados e de todo e qualquer elemento que possa fornecer subsídios de natureza técnica, operacional, econômico-financeira, jurídica e contábil, necessários à apuração da verdade material dos fatos investigados.” (site da Antaq).

A fiscalização visa certificar se a empresa autorizada mantém as condições administrativas, legais e técnicas, necessárias para a prestação do serviço que se propôs em seu Termo de Autorização.

6.2.1 Embasamento legal

A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001 reestrutura os transportes aquaviário e terrestre, criou a Agência Nacional de Transportes Aquaviários, bem como determinou que o gerenciamento da infraestrutura e da operação do transporte aquaviário seja regido pelos seguintes princípios legais entre outros: promover o desenvolvimento econômico e social, assegurar a integração regional, proteger os interesses dos usuários quanto à qualidade e oferta de serviços de transporte, que os usuários paguem pelos custos dos serviços prestados em regime de eficiência, assegurar aos usuários liberdade de escolha da forma de locomoção e dos meios de transporte mais adequados às suas necessidades, reprimir fatos e ações que configurem ou possam configurar competição imperfeita ou infrações da ordem econômica.

A fiscalização visa garantir estes princípios durante todo o tempo em que a autorizada estiver prestando o serviço público. Além de reprimir infrações de ordem econômica, a Lei determina a observância dos deveres estabelecidos na autorização, sujeitando o responsável a sanções aplicadas pela Agência: advertência, multa, suspensão, cassação, declaração de inidoneidade ou perdimento do veículo, conforme a gravidade da infração, dentro do devido processo legal.

6.2.2 Estrutura de Fiscalização

A estrutura fiscalizatória da Antaq é composta pela Ouvidoria, pela Superintendência de Fiscalização e Controle (SFC), pelas Gerências de Fiscalização (GF), pelas Unidades Regionais (URE) e pelos Postos Avançados (PA).

Os principais agentes da fiscalização são os Especialistas e Técnicos em Regulação, que conduzem o processo em sua fase inicial, de apuração e instrução do procedimento de

fiscalização, inclusive com “poder de polícia, com prerrogativas de promover a interdição de estabelecimentos, instalações ou equipamentos, assim como a apreensão de bens ou produtos, e de requisitar, quando necessário, o auxílio de força policial federal ou estadual, em caso de desacato ou embaraço ao exercício de suas funções.” (Lei nº 11.292, de 2006)

As Unidades Regionais (URE) da Antaq (Fig. 45) foram criadas com o objetivo de descentralizar a atuação da Agência. Com a criação dos PA’s, houve um aumento significativo na presença da Agência em localidades críticas, afastadas das URE’s.

A Unidade Regional de Belém - UREBL conta com sete especialistas e treze técnicos em regulação, incluindo quatro técnicos em dois postos avançados, atuando nos estados do Pará e Amapá.

A Unidade Regional de Manaus - UREMN conta com cinco especialistas e seis técnicos em regulação, atuando no estado do Amazonas.

As UREBL e UREMN são responsáveis pelo trabalho de fiscalização das empresas aqui estudadas.

Figura 45 - Áreas de atuação das Unidades Administrativas Regionais e da SFC.



Fonte: Antaq.

6.2.3 Metodologia de Fiscalização

A ação fiscalizatória pode ser regular ou extraordinária.

A regular é a prevista em um “Plano Anual de Fiscalização” determinado pela Diretoria da Antaq, no qual são indicadas as empresas a serem fiscalizadas ao longo do ano. Também considera-se regular as fiscalizações de rotina, estabelecidas pelas Unidades Regionais.

Esta fiscalização pode ser presencial, no local de operação da empresa, ou documental, conforme as diretrizes do PAF. Tais diretrizes são aprimoradas a cada ano, conforme se nota nas menções feitas no “Relatórios de Gestão” anuais, divulgados pela Antaq.

A extraordinária pode ter origem em demandas do cidadão/usuário/empresário através da Ouvidoria, a qual encaminha a demanda para a Unidade Regional competente, com prazo para resposta.

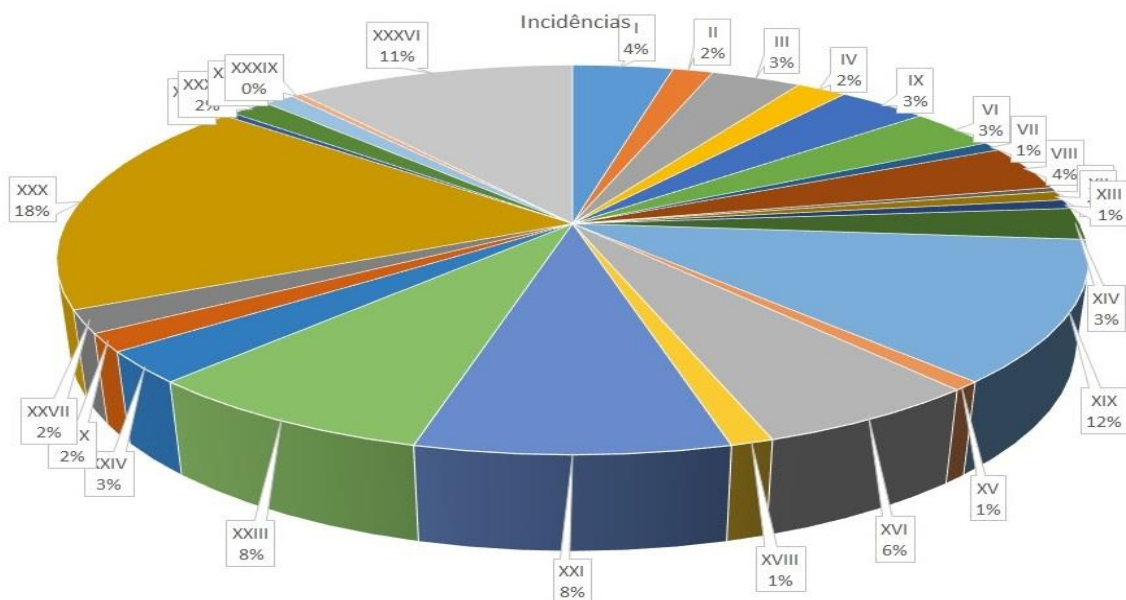
A extraordinária também pode ser de ofício, de iniciativa de um agente de fiscalização que durante suas atividades é confrontado com uma irregularidade.

Como exemplo, em 2010, de acordo com o “Relatório de Gestão”, em atendimento ao PAF, no transporte longitudinal de passageiros e misto, foram realizados 51 procedimentos de fiscalização, sendo realizados 25 procedimentos de inspeção, 13 de averiguação e 13 campanhas, além de 38 procedimentos de fiscalizações eventuais (não há distinção de região do país no “Relatório de Gestão”).

7. Análise da Atuação da Fiscalização e Seus Reflexos na Qualidade da Prestação do Serviço

7.1. Distribuição das penalidades aplicadas nas linhas Belém - Macapá e Belém – Manaus (2011 a 2016).

As infrações cometidas com maior frequência neste período, referem-se a operar em desacordo com as condições operacionais previstas no Termo de Autorização e a falta de emissão de bilhete de passagem de acordo com o formato previsto em legislação. Os numerais romanos no Gráfico 1 se referem aos incisos do Artigo 20, da Resolução 912-Antaq.



Inciso do Art. 20 da Res. 912	Resumo	Percentual
XXX	desacordo com as condições operacionais	18%
XIX	bilhete de passagem	12%
XXXVI	regularizar serviços autorizados	11%
XXI	padrões estabelecidos	8%
XXIII	informações de natureza técnica, operacional	8%
XVI	condições de habitabilidade	6%
I	interrupção da prestação do serviço	4%
VIII	quadro de horários de saída	4%

Fonte: DOU, elaborada pelo Autor.

Gráfico 1 - Incidências por irregularidade no período de 2011 a 2016 nas linhas Belém – Manaus e Belém - Macapá.

7.2. Penalidades aplicadas e sua tendência anual.

O período considerado no estudo inicia-se no ano de 2011 pois, embora algumas das empresas que operam nestas linhas tenham Termo de Autorização datados de 2009, suas primeiras penalidades julgadas e publicadas no Diário Oficial da União ocorreram somente em 2011. O período se encerra em dezembro de 2016.

A pesquisa teve sempre como fonte de informação a disponível ao público no sítio da Diário Oficial da União na internet (<http://portal.imprensanacional.gov.br/>).

A relação dos processos, penalidades e data de publicação no D.O.U. estão no anexo deste trabalho.

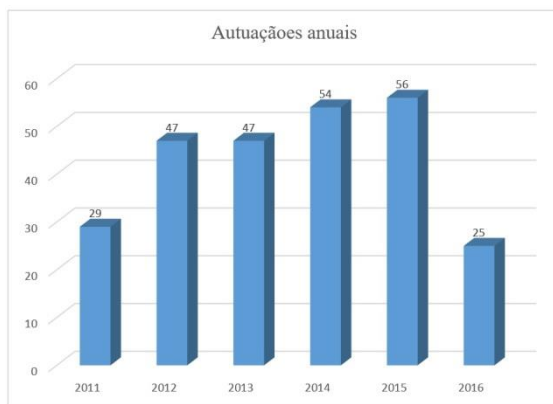


Gráfico 2 – Quantitativo de multas efetivadas anuais pela Antaq no período de 2011 a 2016 nas linhas Belém – Manaus e Belém - Macapá.

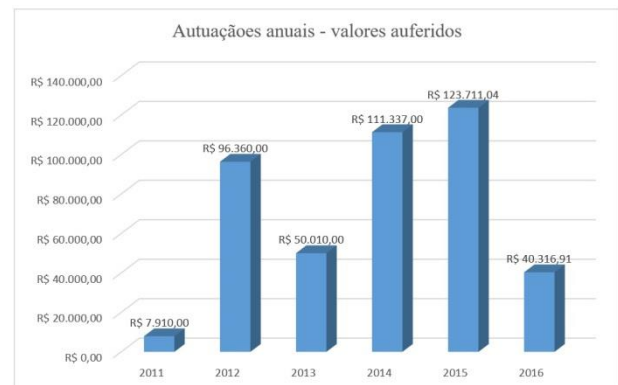


Gráfico 3 - Multas efetivadas anuais pela Antaq no período de 2011 a 2016 nas linhas Belém – Manaus e Belém – Macapá – valores auferidos.

O gráfico 2 mostra uma tendência de alta observada nos anos de 2014 e 2015, porém o ano de 2016 apresentou uma queda de mais de 50% relativa aos dois períodos anteriores. A causa mais provável é alteração da metodologia de fiscalização, que passou a notificar a empresa para que a irregularidade fosse corrigida, passando o Auto de Infração a ser usado somente em caso de não atendimento da notificação em prazo estabelecido. A estatística da quantidade de notificações nestas linhas específicas não está disponível ao público.

O gráfico 3 destaca o descolamento entre quantidade de multas aplicadas (gráfico 2) e o valor das mesmas nos anos de 2012 e 2013, anos em que a quantidade numérica é idêntica, mas o valor apurado em 2013 é apenas 52 % do que foi apurado no ano anterior, indicando infrações menos gravosas.

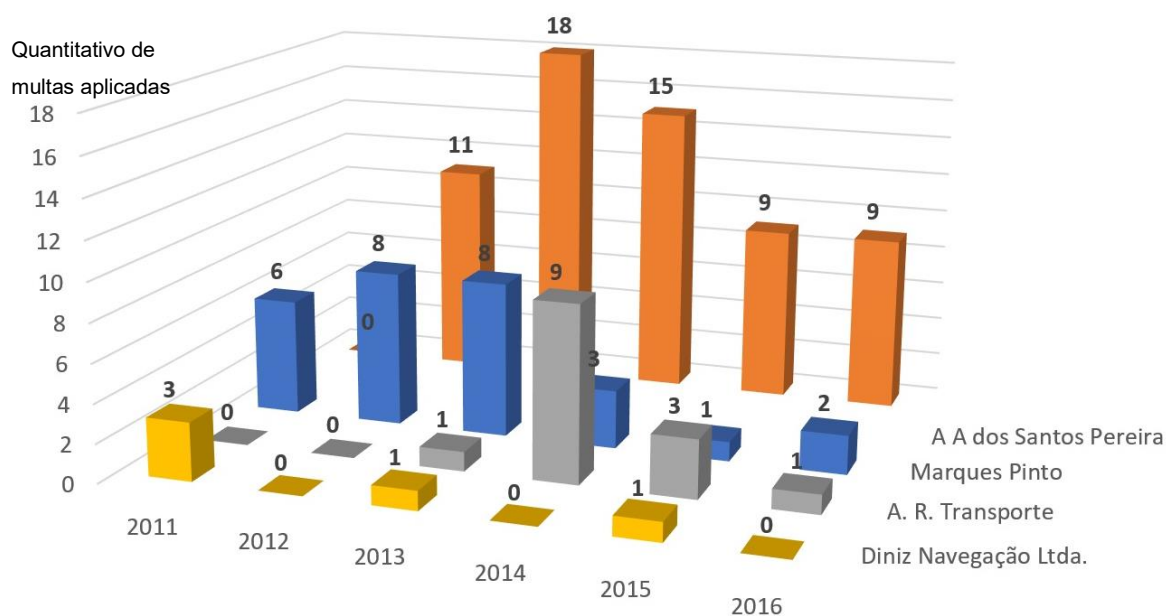


Gráfico 4- Multas anuais por empresa - Linha Belém/Manaus

Fonte: DOU, elaborado pelo Autor.

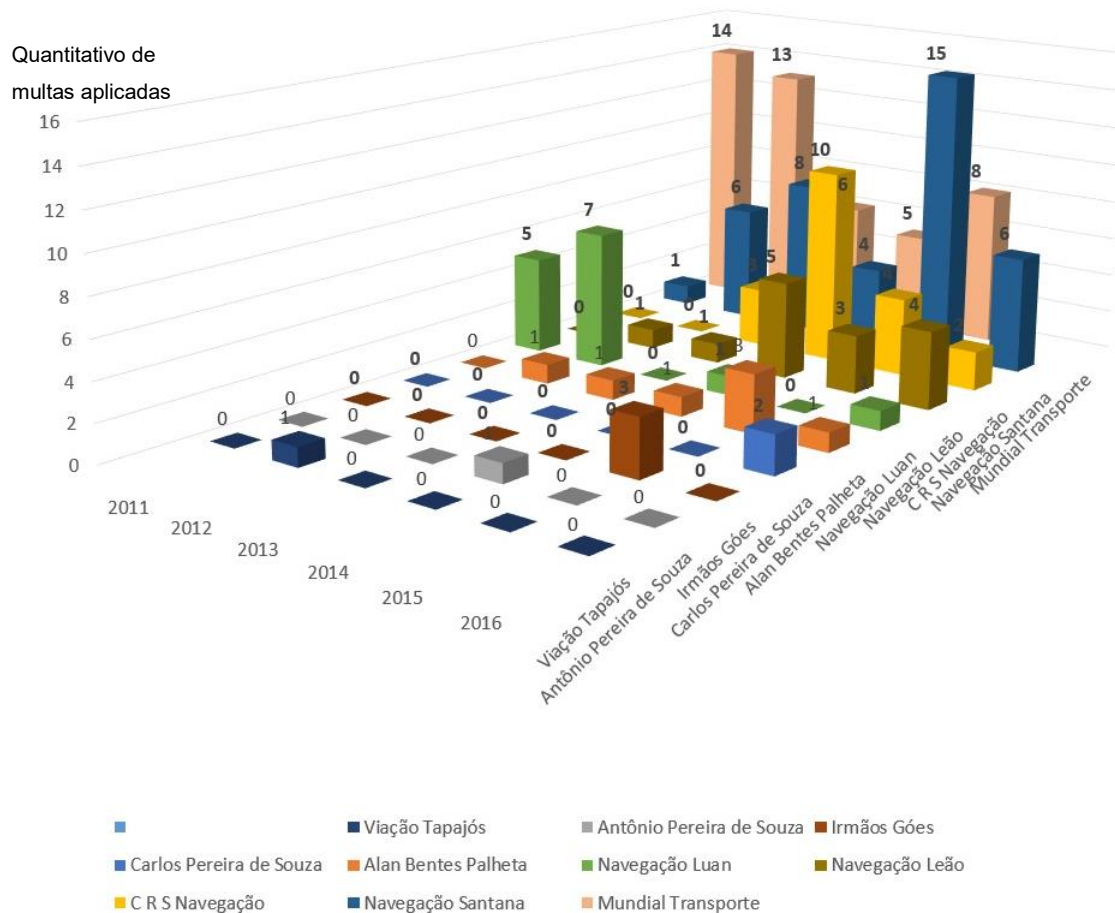


Gráfico 5 - Multas anuais por empresa - Linha Belém/Macapá

Fonte: DOU, elaborado pelo Autor.

Conforme gráficos 4 e 5, observa-se que há empresas que não buscam a adequação de seus serviços aos padrões estabelecidos pela Antaq, cometendo infrações reincidentemente, a

despeito do esforço de fiscalização, enquanto outras procuram prestar o serviço com a devida observação das normas impostas pela agência reguladora.

Com esta amostragem de dados, uma análise de tendência estatística fica prejudicada por um comportamento individual extremo.

7.3. Penalidades aplicadas com mais frequência e sua tendência anual, analisadas individualmente.

Os gráficos a seguir, elaborados pelo autor com informações do Diário Oficial da União, mostram quais penalidades a Agência tem aplicado com mais frequência, nas linhas Belém/Manaus e Belém/Santana-Macapá, no período de 2011 a 2016.

O objetivo é analisar o que são estas infrações e o motivo delas ocorrerem em maior ou menor incidência.

Nos gráficos seguintes, o eixo das ordenadas sempre se refere ao quantitativo de multas e o eixo das abcissas aos anos do levantamento.

Os textos das legendas dos gráficos se referem aos incisos da Resolução 912-Antaq, que disciplina a operação da navegação interior. Indicados por um numeral romano.

As imagens deste capítulo são do arquivo do autor.

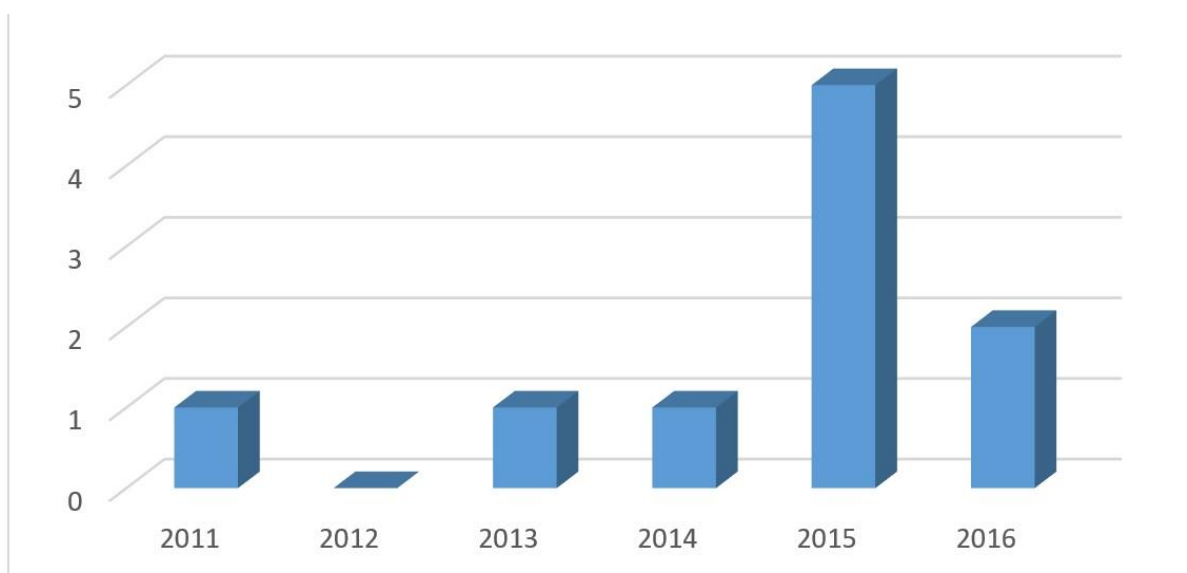


Gráfico 6 - I - deixar de informar à Antaq, no prazo de 5 (cinco) dias úteis do início da ocorrência, qualquer interrupção da prestação do serviço autorizado, em decorrência de casos fortuitos ou de força maior, especificando as causas da interrupção (Multa de até R\$ 1.000,00);

Trata-se de interrupção não programada do serviço autorizado.

No período foram aplicadas dez penalidades, sendo apurado um total de R\$ 13.112,66, com um valor médio de R\$ 1.311,27.

Esta infração não depende de fiscalizações vinculadas ao do “Plano Anual de Fiscalização” da Antaq, isto é, de uma metodologia de fiscalização, mas sim de atuações extraordinárias, na quais a empresa foi flagrada ou denunciada por não estar operando. Assim,

as cinco ocorrências de 2015 não representam tendência, pois não há vínculo entre os eventos registrados com uma fiscalização sistematicamente programada pela Antaq.

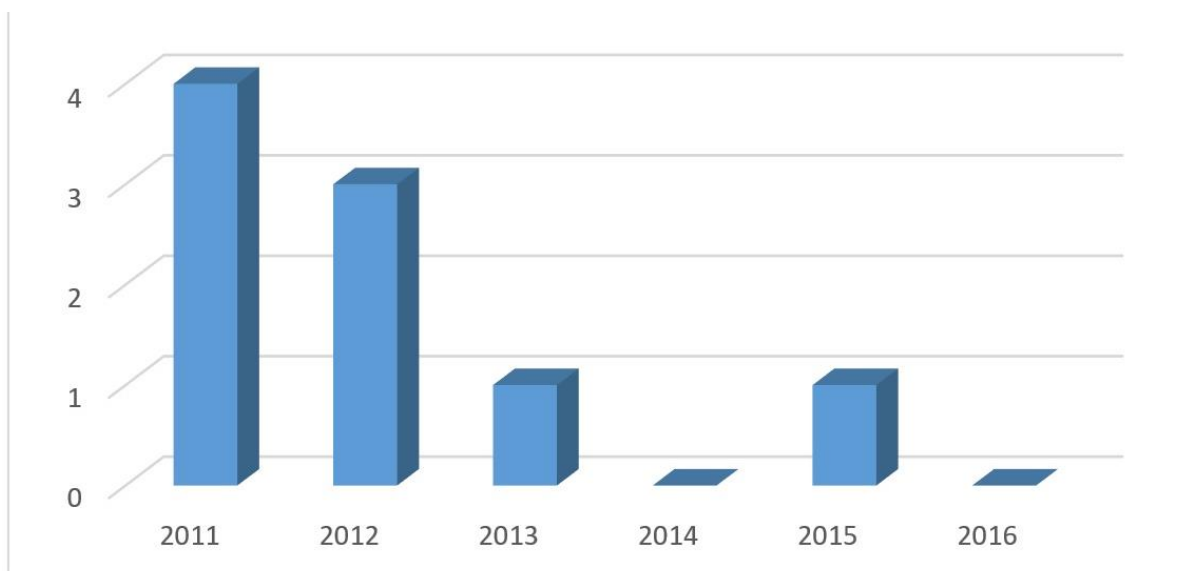


Gráfico 7 – Quantidade de multas aplicadas conforme o inciso III da norma 912- Antaq - deixar de utilizar pessoal corretamente uniformizado e identificado nas atividades que impliquem contato permanente com o público (Multa de até R\$ 1.000,00)

Figura 46 - marinheiro uniformizado e identificado.



No período foram aplicadas nove penalidades, sendo apurado um total de R\$ 1.882,50, com um valor médio de R\$ 235,31.

Esta infração é vinculada ao Plano Anual de Fiscalização e fiscalizações de rotina. Conforme observado no gráfico 7, verifica-se uma tendência de queda na aplicação deste tipo de multa em virtude da adequação das empresas norma (Fig 46), mostrando com isso a efetividade da aplicação da multa.

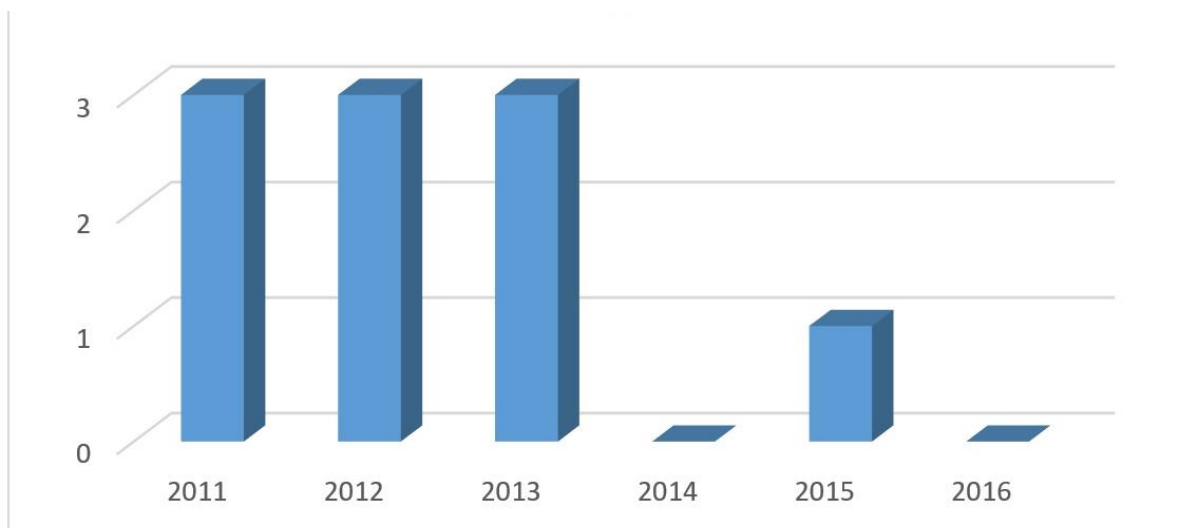


Gráfico 8 - VI - deixar de fornecer ao passageiro o comprovante de bagagem transportada no compartimento de carga (Multa de até R\$ 1.000,00).

Figura 47 - comprovante de bagagem transportada .

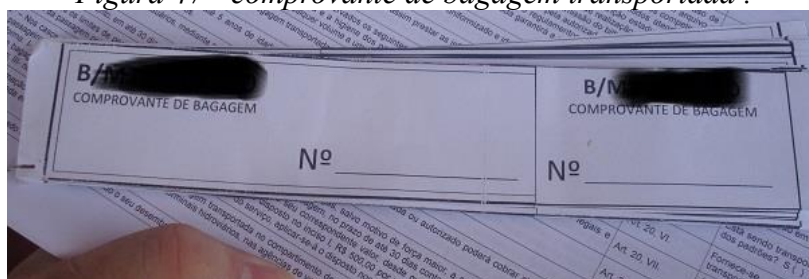
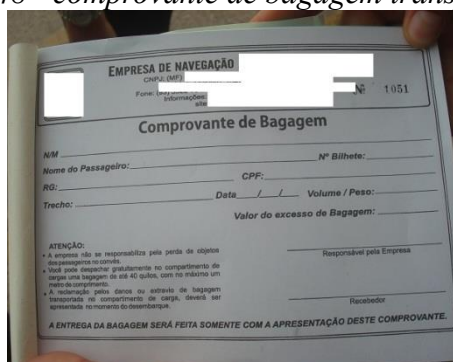


Figura 48 - comprovante de bagagem transportada .



A identificação da bagagem (Figs. 47 e 48) é um direito do passageiro e uma salvaguarda para o prestador de serviço, no caso de porte de bens proibidos. No período foram aplicadas nove penalidades, sendo apurado um total de R\$ 3.796,25, com um valor médio de

R\$ 542,32. Vinculada ao Plano Anual de Fiscalização e fiscalizações de rotina. Houve adequação das empresas, principalmente por tratar-se de atendimento simples, pela manutenção de material impresso disponível na embarcação.

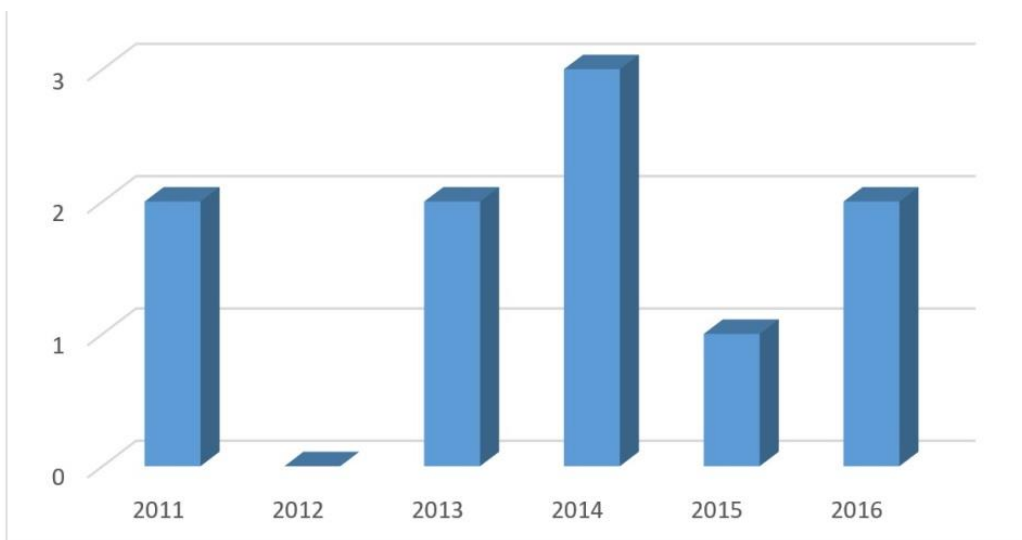


Gráfico 9 - VIII - deixar de manter em local visível das embarcações, e nos postos de venda de passagens, o quadro de horários de saída, as tarifas a serem cobradas pela prestação do serviço, o número do respectivo documento de outorga, os números dos telefones dos telefones da Ouvidoria da Antaq e da Capitania, Delegacia ou Agência integrante do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA) da Marinha do Brasil em cuja jurisdição as embarcações operam (Multa de até R\$ 1.000,00).

Figura 49 - Quadro informativo;

EMBARCAÇÃO [REDACTED]
LINHA: BELÉM-PA/MACAPÁ-PA (SANTANA)

ESCALAS: SEM ESCALAS

DIA E HORA DE SAÍDA BELÉM - MACAPÁ

SAÍDA	HORA
TERÇA-FEIRA	10 HORAS
SEXTA-FEIRA	10 HORAS

DIA E HORA DE SAÍDA MACAPÁ (SANTANA) - BELÉM

SAÍDA	HORA
QUARTA-FEIRA	18 HORAS
DOMINGO	10 HORAS

TARIFAS - BELÉM/MACAPÁ (SANTANA)

REDE	REDE SALA VIP	CAMAROTE	SUITE
R\$ 140,00 (POR PESSOA)	R\$ 160,00 (POR PESSOA)	R\$ 200,00 (POR PESSOA)	R\$ 270,00 (POR PESSOA)

TAXA DE ALIMENTAÇÃO: R\$ 24,00 (POR QUILOGRAMA)

TERMO DE AUTORIZAÇÃO Nº: [REDACTED] - ANTAQ

RECLAMAÇÕES:

EMPRESA: [REDACTED] TRANSPORTE E NAVEGAÇÃO LTDA
FONE: (91) [REDACTED] / 3225- [REDACTED]

OUVIDORIA ANTAQ: 0800-644-5001 (email: ouvidoria@antaq.gov.br)
CAPITANIA DOS PORTOS DA AMAZÔNIA NOROCCIDENTAL: 0800-280-7200
CAPITANIA DOS PORTOS DO AMAPÁ: (0xx96) 3281-5480
DISQUE SEGURANÇA DA NAVEGAÇÃO: 0800-280-7200

Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Unidade Administrativa Regional de Belém)
Av. Conselheiro Furtado, 2865, Ed. Síntese 21 Mezanino São Braz, Belém-PA CEP: 66063-060
Fone (91) 3202-5140 - Fax: (91) 3200-5132 - Portal WWW.ANTAQ.GOV.BR

TABELA DE PREÇOS

NAVIGAR PAISAGENS
PROGRAMA OPERACIONAL (LINHA BELÉM-PA A SANTANA-AP)

PARTIDA			CHEGADA		
LOCAL	DIA DA SEMANA	HORÁRIO	LOCAL	DIA DA SEMANA	HORÁRIO
Belém-PA	Segunda-Feira	10:00	Santana-PA	Terça-Feira	19:00
Santana-PA	Terça-Feira	12:00	Belém-PA	Quarta-Feira	19:00
Belém-PA	Quinta-Feira	12:00	Santana-PA	Sexta-Feira	12:00
Santana-PA	Sábado-Feira	10:00	Belém-PA	Domingo-Feira	10:00

PREÇOS

* SANTANA/BELÉM	* BELÉM/SANTANA
REDE COMUM...R\$ _____	REDE COMUM...R\$ _____
REDE VIP.....R\$ _____	REDE VIP.....R\$ _____
CAMAROTE.....R\$ _____	CAMAROTE.....R\$ _____
SUITE.....R\$ _____	SUITE.....R\$ _____

HORÁRIO REFEITÓRIO

CAFÉ DA MANHÃ	ALMOÇO	JANTAR
06:00 as 07:30	10:30 as 12:00	17:30 as 19:00

Agência Autorizada Vendas de Passagens:
Belém: Agência [REDACTED]
Santana: Agência [REDACTED]

Ouvidoria ANTAQ
Fone: 0800-6445001
e-mail: ouvidoria@antaq.gov.br

Trata-se de um direito do passageiro conhecer estas informações (Fig. 49) e os prestadores de serviço foram negligentes quanto a este aspecto resultando em dez penalidades

aplicadas no período, sendo apurado um total de R\$ 3.113,20, com um valor médio de R\$ 389,15.

Também vinculada ao Plano Anual de Fiscalização e fiscalizações de rotina. Apesar deste item ser de fácil atendimento e manutenção, ainda não se verifica uma tendência de queda nas aplicações da multa, apesar do número de infrações anuais neste item ser relativamente baixo.

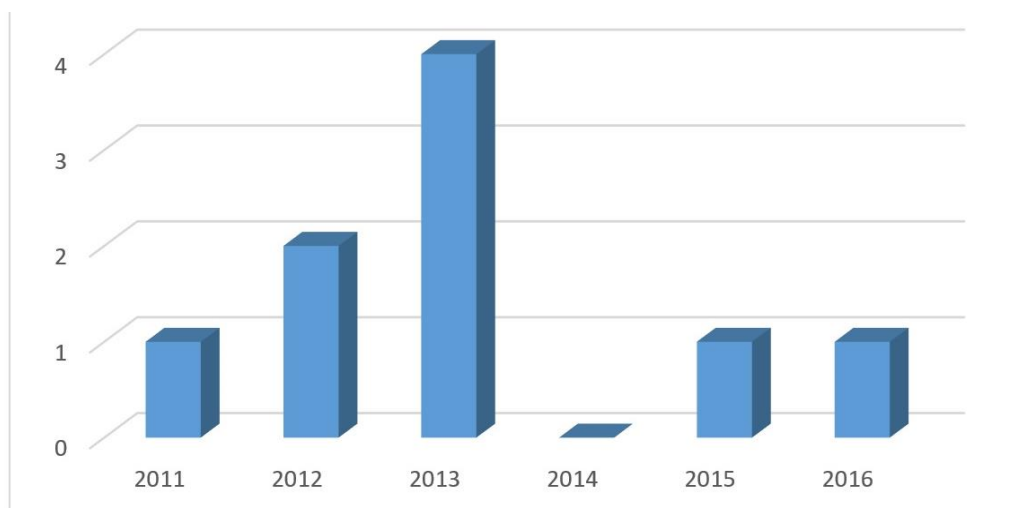


Gráfico 10 - IX - deixar de receber as reclamações dos usuários, mediante a entrega de protocolo de registro (Multa de até R\$ 1.000,00).

Figura 50 - Formulário para reclamações.

Formulário para reclamações da N/M São Francisco de Paula. O formulário contém campos para o número do protocolo, dados pessoais do reclamante (nome, RG, escolaridade, idade, CPF, atividade, endereço, estado, CEP, telefone, e-mail, bairro) e uma seção de assunto com opções de reclamação (ex: interrupção do serviço, transporte de bagagem em local inadequado, etc.). Há também campos para a ocorrência, data, hora, local, assinatura do usuário e responsável pela empresa, e uma seção de observações.

Figura 51 - Formulário para reclamações.

Formulário para reclamações da Empresa de Navegação. O formulário contém campos para o número do protocolo, dados pessoais do reclamante (nome, RG, escolaridade, idade, CPF, atividade, endereço, estado, CEP, telefone, e-mail, bairro) e uma seção de assunto com opções de reclamação (ex: interrupção do serviço, transporte de bagagem em local inadequado, etc.). Há também campos para a ocorrência, data, hora, local, assinatura do usuário e responsável pela empresa, e uma seção de observações.

O presente gráfico trata da formalização de reclamação junto ao prestador de serviço, que deve fornecer o número do protocolo ao passageiro (Figs. 50 e 51). Em caso de não ser apresentada resposta, este deve encaminhar reclamação à Ouvidoria da Antaq, informando o número de protocolo.

Conforme se observa no gráfico 10, que depende da manutenção de material impresso para reclamação do usuário disponível na embarcação, verifica-se boa adequação das empresas, principalmente por tratar-se de atendimento simples.

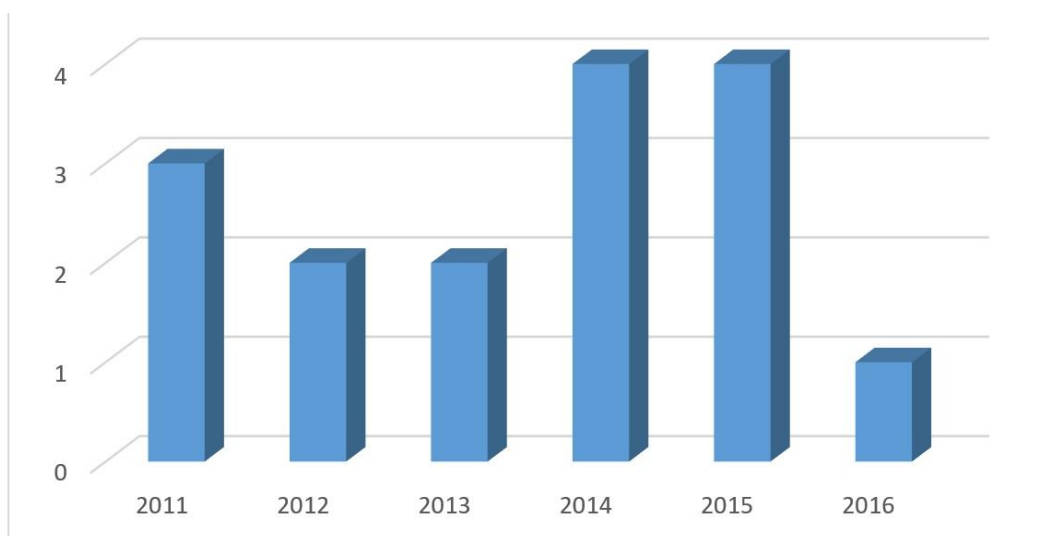


Gráfico 11 - XVI - deixar de manter as embarcações em tráfego em condições de habitabilidade e de adequado atendimento às necessidades de higiene e de conforto dos usuários (Multa de até R\$ 2.000,00).

Figura 52 - Cozinha de embarcação regional.



Figura 53 - Uso de água não potável.



Esta penalização carece de critérios técnicos (Figs. 52 e 53), impondo ao fiscal exarar avaliações subjetivas e individuais. Conforme observa-se no gráfico 11, há uma tendência de queda nestas infrações a partir do ano de 2016, devido ao uso do instrumento “Notificação de Correção de Irregularidade - NOCI”, que permite ao fiscalizado um prazo para se adequar sem sofrer sanções administrativas. Mas como a manutenção de condições adequadas de habitabilidade envolve custos permanentes aos empresários, esta é uma infração recorrente, embora de baixa frequência.

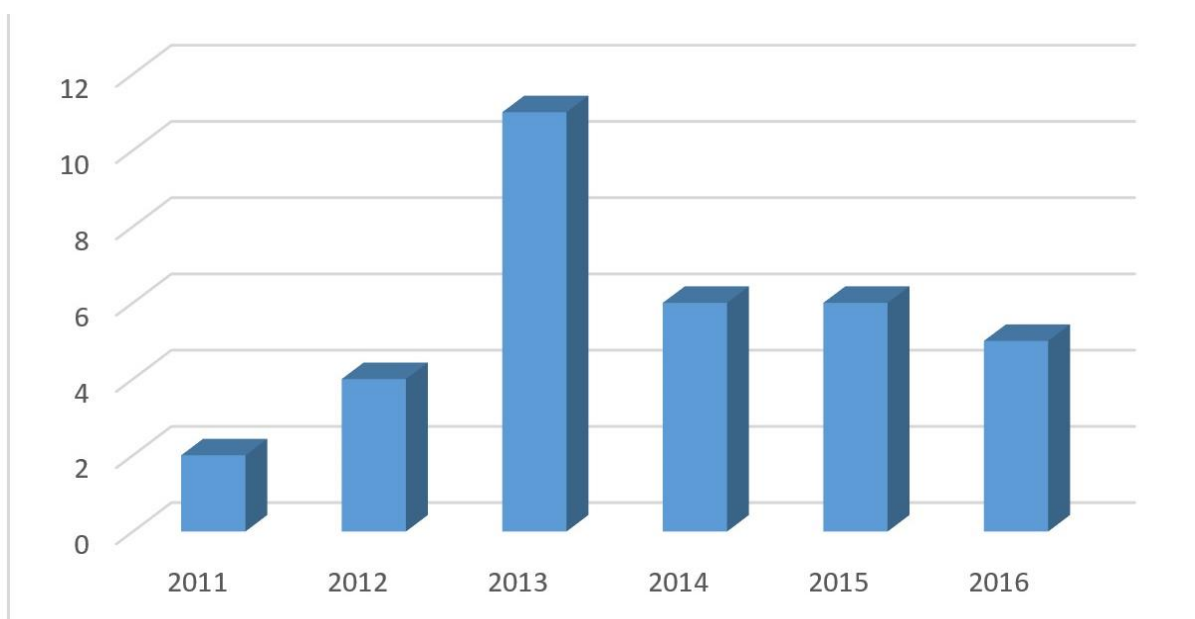


Gráfico 12 - XIX - deixar de emitir bilhete de passagem ou agir em desacordo com o estabelecido no art. 14, inciso X (Multa de até R\$ 2.000,00).

Figura 54 - Bilhete sem valor fiscal, pertencente a uma empresa não autorizada.

ORDEN DE EMBARQUE
UNIVERSAL NAVEGAÇÃO LTDA
CNPJ: 08.054.536/0001-50 - INSC. EST. 15.511.561-8
Rua São Raimundo 23 E - Cidade Velha - CEP: 66030-430
Fones: (91) 327-23424 / 3273-1281 - Belém - PA

28758

Almoco
Jantar

ATENÇÃO

1 - Não será aceita a devolução de bilhete de passagem ou mesmo restituição parcial.

2 - As assistências de viagens deverão ser comunicadas até 24hs antes da partida. Os passageiros que deixarem de embarcar definitivamente, perderão definitivamente o direito de passagem.

3 - Bilhete intransferível.

Nome: Gabriel Almeida
Porto de Embarque: Belém
Hora da Saída: 10h
Ident.:
Proced.: sup
Destino: ERICA (PARÁ)
Data da Emissão: 04/07/12
Data Viagem: 04/07/12
Agência: RIVER
Venda: O Senhor é meu pastor, nada me faltará

Figura 55 - Bilhete fiscal, pertencente a uma empresa que encerrou as atividades.

N/M São Francisco de Paula
A. P. OLIVEIRA SERVIÇOS - Transporte Fluvial de Cargas e Passageiros
Rochel Gomes, S/Nº - Armazém 10 - Porto P 08 CDP - Campina - Fone: (91) 3241-2070 - Belém - PA
CNPJ: 04.658.431/0002-81 - Insc. Est. 15.223.894-0

BILHETE DE PASSAGEM AQUAVIÁRIA

SÉRIE D

DE: Belém PARA: Macapá
LINHA: 25/08/89 PREFIXO:
Data da Viagem: 04/07/12 Agência: 302 Discriminação: Valores R\$: 130,00
Horário: 10:00h Data da Emissão: 04/07/12 Seguros:
Poltrona: 311111 Outros:
Total da Prestação: 130,00

O passageiro guardará o seu bilhete para fins de fiscalização em viagem.
OBS: 01 - Criança de 06 a 10 anos pagam meia passagem - 02 - Guarde com cuidado seu bilhete de passagem, não aceitamos reclamações sobre a perda ou desistência do mesmo.

GRÁFICA GUARARAPES LTDA EPP - Rua Manoel Barata nº 1916 - Campina - Belém - PA - CNPJ: 02.537.514/0001-06 - Insc. Estadual: 15.199.620-4
02 Bilhete de Nota Fiscal SP014 - Série D 0x3 Vias de 11,501 a 14,500 - PAUD: 20795 - ADF: 347326-1 - Em: 08 / 10 / 2010,
Versão: 08 / 10 / 2012 - SEFAZ/PA/RECEITA - Cont. Doc. Nº 487691

No período foram aplicadas trinta e quatro penalidades, sendo apurado um total de R\$ 28.024,43, com um valor médio de R\$ 824,25.

O bilhete fiscal (Fig. 55) é o contrato de prestação de serviço entre a empresa e o usuário, garantindo-lhe seus direitos, bem como é o instrumento de apuração dos impostos devidos ao Estado pela empresa. O sistema de venda de passagens através de agentes informais e a evasão fiscal pela não emissão do Bilhete de Passagem Aquaviário são aspectos que anulam direitos do consumidor/passageiro.

A Antaq replicou no inciso X e sua alínea “a” da Resolução 912-Antaq, o que já está definido no Ajuste SINIEF nº 04/1989, que determina o modelo obrigatório, em todo território nacional, para esse documento fiscal. Tem sido objeto constante de fiscalização por parte da Antaq, o mesmo não podendo se dizer das fazendas estaduais.

Ocorre que a Norma trata apenas da não emissão do Bilhete, sendo silente quanto à emissão de documento similar (Fig. 54), sem qualquer valor fiscal, muitas vezes usando razão

social distinta do transportador de fato, em total prejuízo ao usuário na hipótese de uma demanda judicial por direitos que lhe tenham sido negados.

O objetivo do fiscal, neste caso, é garantir os direitos do usuário. A evasão fiscal deve ser combatida pelos órgãos fiscalizadores da receita estadual.

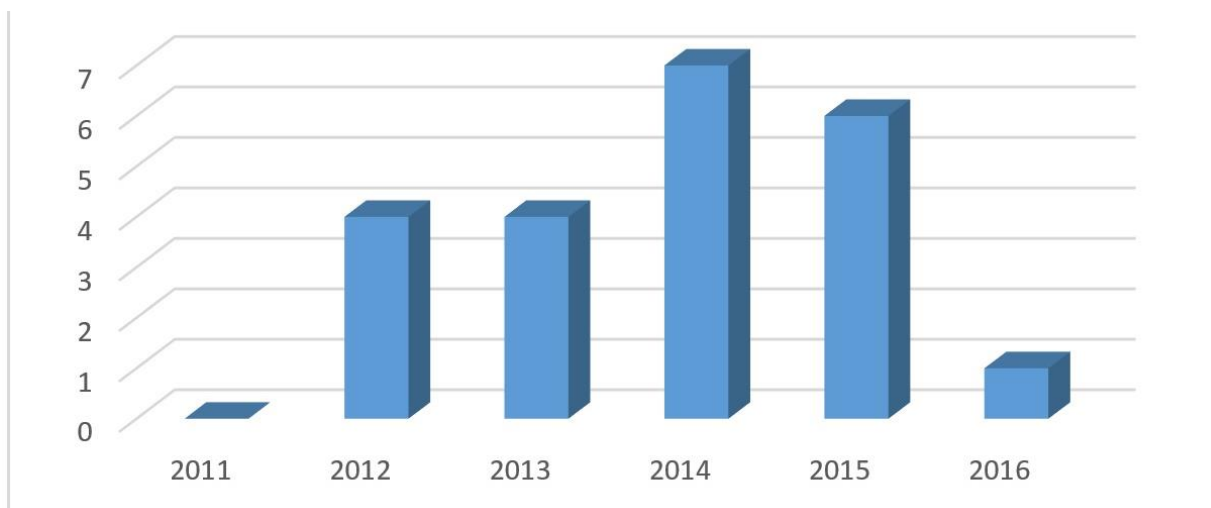


Gráfico 13 - XXI - deixar de prestar o serviço autorizado em conformidade com os padrões estabelecidos de regularidade, eficiência, segurança, atendimento ao interesse público, generalidade, pontualidade, conforto, cortesia na prestação dos serviços, modicidade nas tarifas e nos fretes e preservação do meio ambiente (Multa de até R\$ 2.000,00).

Figura 56 - Rampa de acesso sem guarda corpo.



Figura 57 - Rampa de acesso sem guarda corpo.



Este inciso incide sobre as diretrizes básicas do serviço e gera infrações, por exemplo, sempre que uma das seguintes situações ocorre:

- atrasos na saída da embarcação;
- interrupção temporária não justificada do serviço;
- inobservância de procedimentos e normas de segurança (como ausência de rampa de acesso balaustrada, como visto nas fotos 56 e 57).

Dada a amplitude do alcance deste inciso, bem como ser um item observado em fiscalizações de rotina, programadas (PAF) e eventuais, a ocorrência de infrações é bastante frequente, mas nem sempre pelos mesmos motivos específicos, dificultando uma ação focada de regularização do serviço baseada em dados apurados.

No período foram aplicadas vinte e duas penalidades, sendo apurado um total de R\$ 21.119,37, com um valor médio de R\$ 1.111,55.

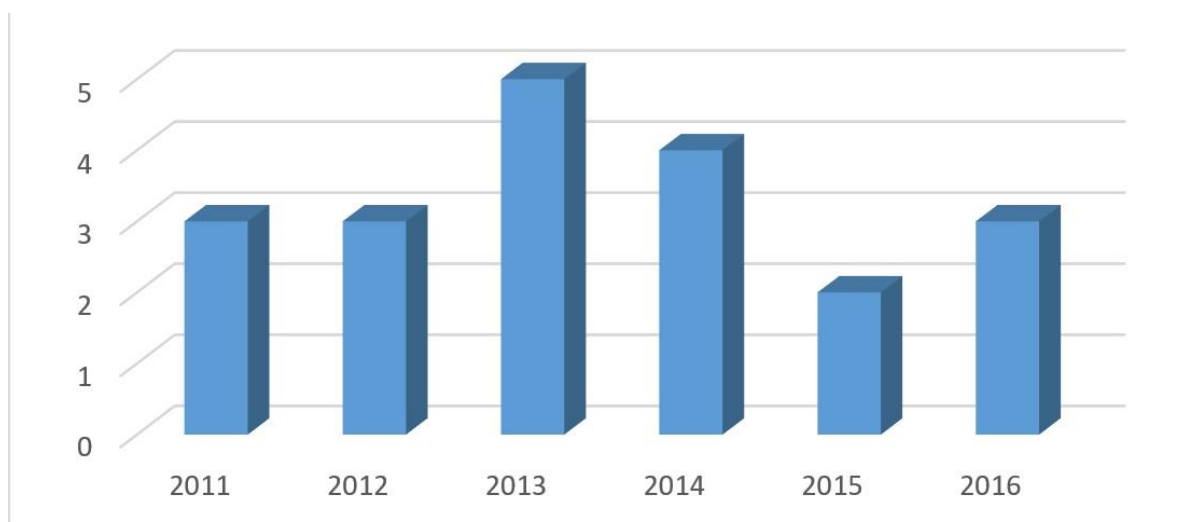


Gráfico 14 - XXIII - deixar de prestar informações de natureza técnica, operacional, econômica, financeira, jurídica e contábil, vinculadas à autorização, nos prazos que lhe forem assinalados, ou ainda, omitir, retardar ou, por qualquer forma, prejudicar o fornecimento das referidas informações (Multa de até R\$ 3.000,00).

Este inciso é fundamental para o acompanhamento das demandas do mercado, já que a empresa tem a obrigação de informar seus dados estatísticos, conforme a Resolução 912 - Antaq determina em seu artigo 12, inciso IX.

Além disso, sempre que julgar necessário, a Agência pode exigir informações da empresa autorizada. O não atendimento a uma intimação da Antaq também é penalizado por meio deste inciso.

No período foram aplicadas vinte penalidades, sendo apurado um total de R\$ 21.971,86, com um valor médio de R\$ 1.292,46.

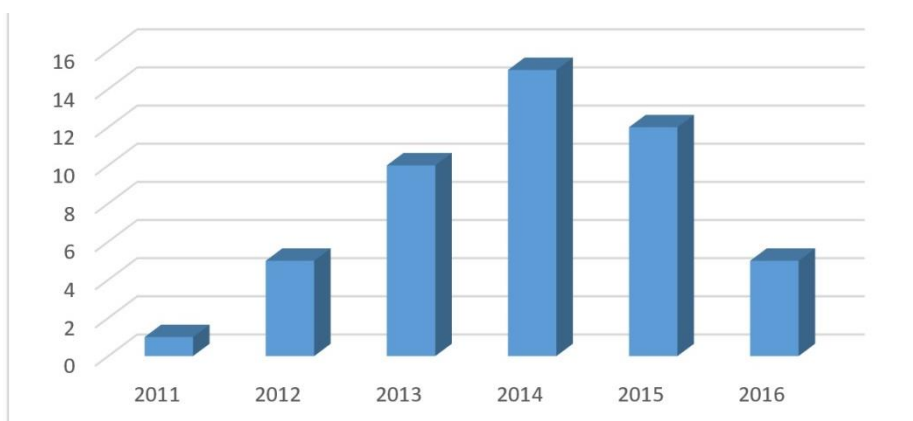


Gráfico 15 - XXX - executar os serviços em desacordo com as condições operacionais estabelecidas no Termo de Autorização (Multa de até R\$ 5.000,00).

Alteração da data ou horário de viagem por conveniência operacional em detrimento do usuário, muitas vezes atrasando a saída da embarcação para recebimento de carga.

O empresário tem a pressão do lucro oferecido pelo transporte de carga e despreza as penalizações a que pode ser submetido.

No período foram aplicadas cinquenta penalidades, sendo apurado um total de R\$ 132.432,70, com um valor médio de R\$ 2.648,65.

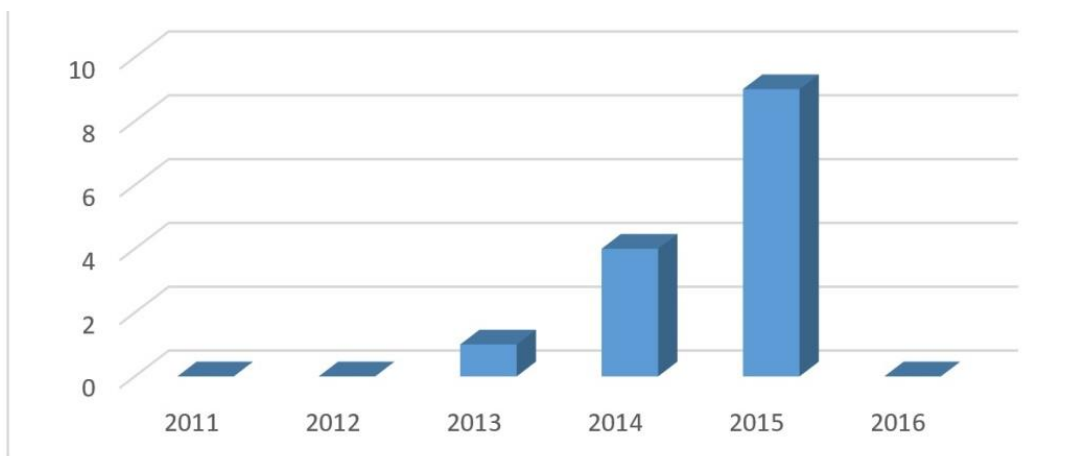


Gráfico 16 - XXXVI - deixar, quando intimado, de regularizar, nos prazos fixados, a execução dos serviços autorizados (Multa de até R\$ 10.000,00).

Empresa que interrompe por tempo indeterminado e sem autorização, a prestação do serviço, foi intimada e não retornou.

Ocorre com empresas que passam por dificuldades financeiras, com as que optam por atender sazonalmente ou as que encerram as atividades de maneira informal, devido a seleção do próprio mercado.

No período foram aplicadas quatorze penalidades, sendo apurado um total de R\$ 68.612,26, com um valor médio de R\$ 4.900,88.

7.4. Relatórios de Gestão Anuais da Agência Reguladora

Anualmente a Antaq publica em sua página na rede mundial Relatórios de Gestão, descrevendo a atuação da agência nas diversas áreas em que é demandada. Analisando estes documentos relativos ao período de 2009 a 2015, extraíram-se as referências feitas ao processo de fiscalização na navegação interior, transporte longitudinal misto, na Região Amazônica e seus resultados, com o objetivo de aferir a importância deste tema nas prestações de contas anuais da Agência.

7.4.1 Relatório de Gestão Anual de 2009

O Relatório cita a falta de pessoal, gerando o acúmulo de processos inconclusos e a não definição de um conjunto representativo de indicadores operacionais e de desempenho. O Plano Anual de Fiscalização – PAF teve caráter educativo, seguido de ações repressivas, limitadas pelas necessidades dos usuários (garantir a continuidade da prestação do serviço), isto é, nove interdições diante de um total de dezenove empresas passíveis de interdição. A meta estabelecida no Plano Anual de Fiscalização – PAF para a área de navegação interior de 90 fiscalizações, foi atingida. Não é fornecido um perfil das infrações cometidas.

7.4.2 Relatório de Gestão Anual de 2010

A agência informa ter priorizado promover a regularização dos operadores ainda não adequados às Resoluções nº 912/07, bem como a verificação das condições da prestação do serviço adequado pelos operadores autorizados, fiscalizando de formas preventiva/corretiva, educativa e repressiva.

Foram realizados no transporte longitudinal de passageiros e misto, 51 procedimentos de fiscalização programados, incluindo inspeção, averiguação e campanhas, além de 38 procedimentos de fiscalizações eventuais.

Não é fornecido um perfil das infrações cometidas no período, mas apresentou valores totais anuais de arrecadação com multas, de 2007 a 2010, relativos a todas as áreas de fiscalização da Agência.

7.4.3 Relatório de Gestão Anual de 2011

Em 2011 realizaram-se 4,29% mais fiscalizações programadas que o ano anterior, porém 3,57% abaixo da meta estabelecida para o ano de referência, em virtude de medidas de contenção de custos emergenciais do Governo Federal, restringindo a atuação fora da sede

dos fiscais. Também neste ano é criada a Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Administrativas Regionais, para reestruturar o processo de fiscalização, “tornando-o célere, valorizando as UARs, otimizando recursos humanos e financeiros”. Como objetivos específicos do PAF/2011 destacaram-se as ações intensivas para promover a regularização dos operadores ainda não adequados às Resoluções nº 912/07, verificação das condições da prestação do serviço adequado pelos operadores autorizados, mantendo as mesmas diretrizes de 2010. Foram realizados 44 procedimentos de fiscalização programados no transporte longitudinal de passageiros e 41 procedimentos de fiscalização eventuais. Não há informação sobre a localização e finalização dos procedimentos.

7.4.4 Relatório de Gestão Anual de 2012

Foram programadas 309 ações de fiscalização para a navegação interior, transporte longitudinal de passageiros e misto, além de um número não especificado de fiscalizações eventuais e campanhas de conscientização. Não há no Relatório informação sobre os resultados destas fiscalizações.

7.4.5 Relatório de Gestão Anual de 2013

Para 2013, implementaram-se campanhas de regularização e ampliação e recrudescimento das ações de fiscalização. Em relação à navegação interior, foram programadas 390 ações de fiscalização, com um índice de 86,7% realizadas. Efetuadas 122 fiscalizações eventuais.

Segundo o relatório, todas as fiscalizações foram encerradas, sendo que 20 culminaram em processo administrativo contencioso, 168 em processo administrativo contencioso simplificado. Foram celebrados ainda 24 Termos de Ajuste de Conduta.

7.4.6 Relatório de Gestão Anual de 2014

Foram executadas 250 fiscalizações programadas sobre empresas de navegação interior de cargas e passageiros e 136 ações extraordinárias.

Apresentou indicativos de regionalidade da fiscalização (Tab. 12):

Tabela 12- Número de Autos de Infração – Unidade Regional x Área de Atuação (Antaq)

Regional/Área de Atuação	Navegação Interior	Navegação Marítima	Porto	Total
Rio de Janeiro	0	51	29	80
Belém	62	1	13	76
Manaus	43	3	25	71
Porto Alegre	0	2	45	47
Recife	22	3	20	45
São Luís	16	6	19	41
Salvador	1	12	25	38
Porto Velho	23	0	8	31
São Paulo	2	4	23	29
Fortaleza	0	16	11	27
Florianópolis	3	3	16	22
Vitória	0	4	7	11
Paranaguá	0	3	7	10
GFN	8	0	0	8
Corumbá	4	0	2	6
Total	184	108	250	542

7.4.7 Relatório de Gestão Anual de 2015

Em 2015 a agência reguladora introduziu alteração no procedimento de fiscalização, passando a ampliar a utilização do instrumento “Notificação de Correção de Irregularidade - NOCI”, que permite ao fiscalizado um prazo para se adequar sem sofrer sanções

administrativas. Há um critério de “gravidade da infração” a ser observado para a admissibilidade da NOCI. Este critério, citado no Relatório de Gestão, não é disponibilizado para consulta geral e direta pela Antaq.

Com a aplicação mais frequente deste instrumento, há uma redução no número de autos de infração. O instrumento “Notificação de Correção de Irregularidade - NOCI” foi introduzida pela Resolução 3259-Antaq, de 30 de janeiro de 2014.

Foram executadas 242 fiscalizações programadas (Tab. 13) sobre empresas de navegação interior de cargas e passageiros (97% do planejado) e 136 ações extraordinárias, sendo as infrações com “Auto de Infração” mais recorrentes:

1. executar os serviços em desacordo com as condições operacionais estabelecidas no Termo de Autorização (Art. 20, XXX, Res. 912/07).
2. deixar, quando intimado, de regularizar, nos prazos fixados, a execução dos serviços autorizados (Art. 20, XXXVI, Res. 912/07).
3. deixar de prestar informações de natureza técnica, operacional, econômica, financeira, jurídica e contábil, vinculadas à autorização, nos prazos que lhe forem assinalados, ou ainda, omitir, retardar ou, por qualquer forma, prejudicar o fornecimento das referidas informações (Art. 20, XXIII, Res. 912/07).
4. deixar de informar à Antaq, no prazo de 5 (cinco) dias úteis do início da ocorrência, qualquer interrupção da prestação do serviço autorizado, em decorrência de casos fortuitos ou de força maior, especificando as causas da interrupção (Art. 20, I, Res. 912/07).

A infração com “NOCI” mais recorrente, conforme o Relatório de Gestão, foi “deixar de manter as embarcações em tráfego em condições de habitabilidade e de adequado atendimento às necessidades de higiene e de conforto dos usuários” (Art. 20, XVI, Res. 912/07).

Tabela 13 - Resultados da Fiscalização por URE e GF – Ano 2015 (Antaq)

Sigla URE e Gerências	PAF 2015 previsto	PAF 2015 Realizado	% PAF executado	Fiscalizações Extraordinárias 2015	Nº de Notificações 2015	AI Lavrados 2015	TAC celebrados 2015
BL	158	153	97%	74	36	153	4
RJ	105	100	95%	38	6	98	-
SP	83	78	94%	26	26	46	1
MN	72	67	93%	35	13	26	3
RE	62	61	98%	12	31	27	2
SV	53	53	100%	21	12	32	-
PL	51	51	100%	8	12	40	-
VT	41	41	100%	18	20	10	3
PV	39	39	100%	23	27	16	-
FL	40	37	92%	36	4	24	-
SL	36	35	97%	18	18	28	-
FT	37	35	95%	7	10	20	1
PR	33	32	97%	18	6	28	-
CO	14	14	100%	-	2	-	-
GFN	10	10	100%	1	-	-	-
GFP	1	1	100%	4	-	21	-
Total	835	807	97%	339	223	569	14

As infrações contidas nas Notificações com maior índice de não correção em Belém foram (Antaq):

1. executar os serviços em desacordo com as condições operacionais estabelecidas no Termo de Autorização;
2. deixar de emitir bilhete de passagem;
3. deixar de manter em local visível das embarcações, e nos postos de venda de passagens, o quadro de horários de saída, as tarifas a serem cobradas pela prestação do serviço, o número do respectivo documento de outorga, os números dos telefones da Ouvidoria da Antaq e da Capitania, Delegacia ou Agência integrante do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA) da Marinha do Brasil em cuja jurisdição as embarcações operam;
4. deixar de informar à Antaq, no prazo de 5 (cinco) dias úteis do início da ocorrência, qualquer interrupção da prestação do serviço autorizado, em decorrência de casos fortuitos ou de força maior, especificando as causas da interrupção;

5. deixar de prestar informações de natureza técnica, operacional, econômica, financeira, jurídica e contábil, vinculadas à autorização, nos prazos que lhe forem assinalados.

O Relatório de Gestão de 2015 da Antaq apresentou novas ferramentas para análise da “Efetividade da Fiscalização” baseado em dados obtidos no “Sistema de Fiscalização”, mas tratam-se de controles internos da Agência, não disponíveis para o público em geral, ou mesmo para os fiscalizados.

8. Análise Estatística das Penalidades Aplicadas pela Antaq

Os dados obtidos no Diário Oficial da União que geraram os gráficos do capítulo 9, foram aqui organizados de modo a se verificar a possibilidade de uma tendência estatística determinante no comportamento dos empresários e qual a motivação deste comportamento.

O método utilizado foi a regressão linear simples e múltipla, utilizando um programa de planilha eletrônica.

No entanto, não foram encontradas correlações estatísticas válidas com os dados publicamente disponibilizados, como se demonstra a seguir.

8.1. Influência do valor da multa

A abordagem inicial foi relacionar o número de ocorrências (no período do estudo) com o valor monetário de cada penalidade, cuja a compilação vem a ser as tabelas 14 e 15.

As multas foram agrupadas pelo seu valor monetário e confrontadas com o número de ocorrências originadas nos procedimentos de fiscalização, com o intuito de aferir se este parâmetro, valor da multa, influencia o comportamento do empresário, de tal modo que seja comprovado estatisticamente. Na tabela 14, a descrição do inciso da Norma é apenas um resumo.

Tabela 14 - Relação "valor da multa" e "ocorrências" (geral) (autor)

Inciso do Art. 20, da Resolução 912	Valor Máx. da Multa (R\$*1000)	Ocorrências
I - não informar interrupção da prestação do serviço	1	10
II - não informar alterações na empresa	1	4
III - uniforme	1	9
IV - orientar as operações de embarque	1	5
V – cobrar pela bagagem pessoal	1	0
VI - comprovante de bagagem	1	9
VII – gratuidade, crianças de até cinco anos	1	2
VIII - quadro de horários de saída	1	10
IX – não receber as reclamações dos usuários	1	10
X - não responder às reclamações dos usuários	1	0
XI - cobrar abusivamente pelo excesso de bagagem	1	1
XII - não indenizar os usuários por danos ou extravio da sua bagagem	1	2
XIII - não fornecer formulário para reclamação de dano ou extravio de bagagem	1	2
XIV - não conceder gratuidade a pessoa com deficiência comprovadamente carente, e para idosos	3	7
XV - procedimentos a serem seguidos nas situações de emergência	2	2
XVI - habitabilidade, higiene e de conforto	2	16
XVII – não providenciar conclusão de viagem interrompida/atrasada	2	0
XVIII - não restituir o valor total pago pela passagem ou deixar de fornecer alimentação ou pousada aos passageiros, nas situações de interrupção ou retardamento da viagem	2	3
XIX - bilhete de passagem irregular/não emitido	2	34
XX – ausência de documentos de porte obrigatório	2	0
XXI - deixar de prestar o serviço autorizado em conformidade com os padrões estabelecidos	2	22
XXII – não apresentar termo de ocorrência de acidente	2	0
XXIII – não prestar informações de natureza técnica, operacional, econômica, financeira, jurídica e contábil	3	21
XXIV - deixar de apresentar documentos solicitados pela Antaq	3	7
XXV - deixar de iniciar a prestação do serviço autorizado em até 30 dias da publicação do Termo de Autorização	3	0
XXVI - funcionários sob efeito de bebida alcoólica	3	0
XXVII - transportar, no caso de transporte misto, carga fora dos locais para tanto destinados	3	5
XXVIII - deixar de enviar, trimestralmente, o relatório de acompanhamento da evolução do estágio da construção e o andamento da execução financeira	3	0
XXIX - efetuar venda de passagens acima da capacidade da embarcação	3	4
XXX - executar os serviços em desacordo com as condições operacionais estabelecidas no Termo de Autorização	5	50
XXXI - obstar ou dificultar a fiscalização da Antaq	5	1
XXXII - intimidar, ameaçar, ofender, coagir ou, de qualquer forma, atentar contra a integridade física ou moral do agente público em exercício ou dos passageiros	5	0
XXXIII - cessar a prestação do serviço autorizado sem prévia comunicação à Antaq	5	4

Inciso do Art. 20, da Resolução 912	Valor Máx. da Multa (R\$*1000)	Ocorrências
XXXIV - executar os serviços sem observância da legislação	5	3
XXXV - transportar, desde que ciente de seu conteúdo real, cargas ou material perigoso ou proibido	10	0
XXXVI – deixar de regularizar a execução dos serviços autorizados	10	14
XXXVII - prestar informações falsas ou falsear dados	10	0
XXXVIII	50	0
XXXIX - prestar o serviço de transporte aquaviário de que trata esta Norma sem autorização da Antaq	200	1

Agruparam-se as penalidades conforme seu valor monetário, concentrando-se os dados (tabela 15).

Tabela 15 - Valor da Multa e Número de Ocorrências- Consolidado (autor)

Valor Máx. da Multa (R\$*1.000)	Ocorrências
1	64
2	77
3	44
5	58
10	14
50	0
200	1

Fazendo-se os cálculos para a regressão linear simples, obteve-se os seguintes resultados:

Estadística de regressão

R múltiplo	0,647930747
R-Quadrado	0,419814252
R-quadrado ajustado	0,303777103
Erro padrão	61,07614899
Observações	7

Análise de Variância (ANOVA)

	<i>gl</i>	<i>SQ</i>	<i>MQ</i>	<i>F</i>	<i>F de significação</i>
Regressão	1	13495,94869	13495,94869	3,617929726	0,115553633
Resíduo	5	18651,47988	3730,295975		
Total	6	32147,42857			

	<i>Coefficientes</i>	<i>Erro padrão</i>	<i>Stat t</i>	<i>valor-P</i>	<i>95% inferiores</i>	<i>95% superiores</i>	<i>Inferior 95,0%</i>	<i>Superior 95,0%</i>
Interseção	93,93257306	37,0899307	2,53256264	0,05236613	-1,410129225	189,2752753	1,410129225	189,2752753
Ocorrências	-1,498170587	0,78764623	1,90208562	0,11555363	-3,522879699	0,526538525	3,522879699	0,526538525

Resultados de probabilidade

<i>Percentil</i>	<i>Valor Máx. da Multa (R\$*1000)</i>
7,142857143	1
21,42857143	2
35,71428571	3
50	5
64,28571429	10
78,57142857	50
92,85714286	200

O valor “F de significação” acima de 0,05 implica que a tabulação “valor das multas” X “ocorrências” não tem valor estatístico, isto é, o valor da multa aplicada pela agência reguladora não é um fator que mostre influência estatística na quantidade de infrações cometidas. O prestador do serviço autorizado é autuado por infrações que, ao fazê-lo, não associou o ato ao resultado monetário implicado.

O “F de significação” é o ponto de partida para a validação estatística, invalidando qualquer outra inferência se o valor estiver acima de 0,05.

8.1.1. Análise por Série Estatística

A opção de uma análise da série estatística também pode ser operada para os dados que relacionam o valor próprio da multa ao número de multas aplicadas.

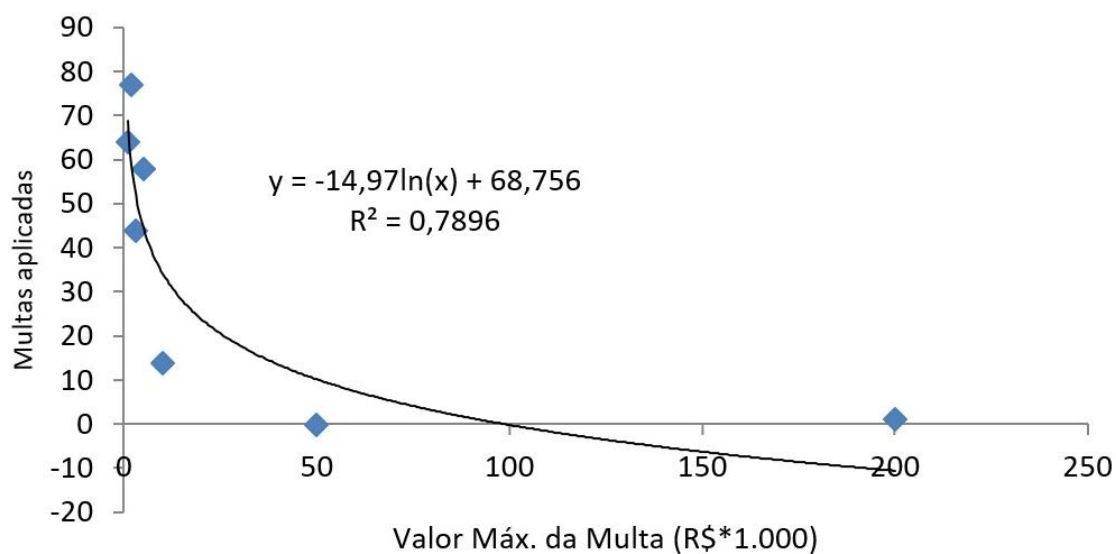


Gráfico 17 - Influência do valor da multa (autor).

Mas a equação sugerida resultante não é conclusiva, mostrando grande dispersão de valores. A relação estatística não tem precisão para um inferência segura, pois todas as abordagens produziram linhas de tendência com valores de multa abaixo de zero, situação inexistente.

8.2. Influência do poder econômico da empresa, tempo de autorização e multas aplicadas

Nesta abordagem verificou-se o relacionamento entre as multas aplicadas especificamente em uma empresa, o poder econômico desta e o tempo decorrido desde que recebeu autorização para operar, dado pela agência reguladora.

Para dimensionar o poder econômico da empresa utilizou-se, arbitrariamente, como parâmetro a capacidade de passageiros total de sua (ou suas) embarcação (embarcações), bem como o tempo decorrido em anos desde sua autorização, isto é, a “idade” da empresa no mercado.

Devido à distância total das duas linhas em estudo serem substancialmente diferentes, o cálculo foi feito separadamente e depois consolidado.

8.2.1. Linha Belém – Santana

Dados para avaliação da Linha Belém – Santana (Tab. 16).

Tabela 16 - Relação "multas", "potencial da empresa" e "experiência da empresa" - Linha Belém - Santana

Empresa	Multas aplicadas	Capacidade de Passageiros	Tempo de operação
ALAN BENTES PALHETA - ME	7	151	5,0
ANTONIO PEREIRA DE SOUZA TRANSPORTES - ME	1	85	3,7
C R S NAVEGAÇÃO E TURISMO LTDA EPP	19	140	4,7
CARLOS PEREIRA DE SOUZA	2	44	7,6
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO LUAN LTDA	14	491	6,8
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO SANTANA LTDA	40	1137	7,6
IRMÃOS GÓES INDÚSTRIA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO LTDA	3	111	4,0
LOPES E DANTAS EIRELI - ME	5	172	6,1
MUNDIAL TRANSPORTE E NAVEGAÇÃO LTDA	46	326	6,7
NAVEGAÇÃO LEÃO LTDA	14	140	5,8
VIAÇÃO TAPAJÓS LTDA	1	273	1,1

Resultados para a Linha Belém – Santana (Tab. 17).

Tabela 17 - Resumo de resultados

<i>Estatística de regressão</i>	
R múltiplo	0,720499505
R-Quadrado	0,519119537
R-quadrado ajustado	0,398899421
Erro padrão	12,15436811
Observações	11

ANOVA

	<i>gl</i>	<i>SQ</i>	<i>MQ</i>	<i>F</i>	<i>F de significação</i>
Regressão	2	1275,80705	637,903525	4,318075496	0,053474722
Resíduo	8	1181,829314	147,7286642		
Total	10	2457,636364			

	<i>Coefficientes</i>	<i>Erro padrão</i>	<i>Stat t</i>	<i>valor-P</i>	<i>95% inferiores</i>	<i>95% superiores</i>	<i>Inferior 95,0%</i>	<i>Superior 95,0%</i>
Interseção	7,32859397 7	11,2680224 9	0,65038865 4	0,53366982 6	33,3127004 3	18,6555124 8	33,3127004 3	18,6555124 8
Capacidade de Passageiros	0,02702448 2	0,01340639	2,01579111 6	0,07856968	0,00389070 9	0,05793967 3	0,00389070 9	0,05793967 3
Tempo de operação	2,52505647 4	2,14365983 5	1,17791845 1	0,27267888 3	2,41823197 1	7,46834491 9	2,41823197 1	7,46834491 9

RESULTADOS DE PROBABILIDADE

<i>Percentil</i>	<i>Multas aplicadas</i>
4,545454545	1
13,63636364	1
22,72727273	2
31,81818182	3
40,90909091	5
50	7
59,09090909	14
68,18181818	14
77,27272727	19
86,36363636	40
95,45454545	46

Novamente o valor “F de significação” está acima de 0,05. A tabulação "multas", "potencial da empresa" e "experiência da empresa" também não tem valor estatístico, isto é, a quantidade de multas aplicadas pela agência reguladora não tem vínculo estatístico com o “poder econômico” e a “idade de autorização” no cenário da linha Belém - Santana. São atuações circunstanciais.

8.2.1. Análise por Série Estatística

Com base na tabela 18, faz-se a análise da série estatística da relação entre as multas aplicadas e o poder econômico das empresas, já definido anteriormente, que não produziram uma tendência válida.

Tabela 18 - Apuração do Fator Econômico (autor).

Empresa	Capacidade de Passageiros	Tempo de operação	Fator Econômico	Multas aplicadas
VIAÇÃO TAPAJÓS LTDA	273	1,1	300	1
ANTONIO PEREIRA DE SOUZA TRANSPORTES - ME	85	3,7	315	1
CARLOS PEREIRA DE SOUZA	44	7,6	334	2
IRMÃOS GÓES INDÚSTRIA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO LTDA	111	4	444	3
C R S NAVEGAÇÃO E TURISMO LTDA EPP	140	4,7	658	19
ALAN BENTES PALHETA - ME	151	5	755	7
NAVEGAÇÃO LEÃO LTDA	140	5,8	812	14
LOPES E DANTAS EIRELI - ME	172	6,1	1049	5
MUNDIAL TRANSPORTE E NAVEGAÇÃO LTDA	326	6,7	2184	46
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO LUAN LTDA	491	6,8	3339	14
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO SANTANA LTDA	1137	7,6	8641	40

O gráfico 18 apresenta as várias tentativas para identificar a linha de tendência mais apropriada para a distribuição dos dados.

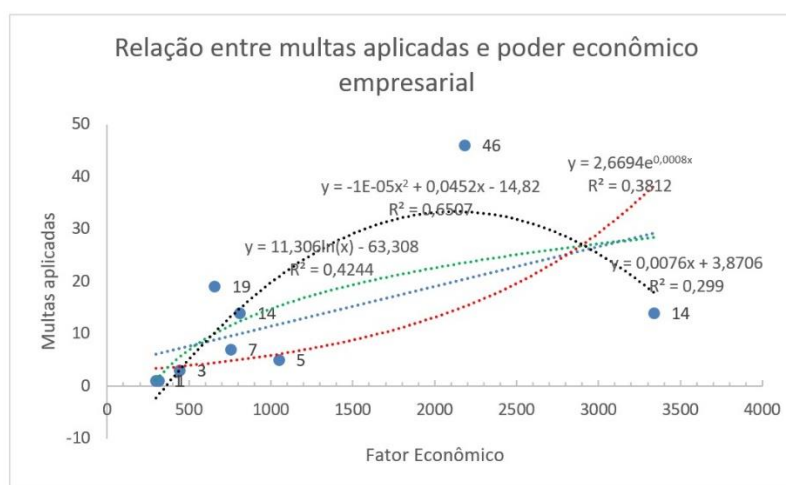


Gráfico 18 - Relação entre multas aplicadas e o poder econômico empresarial (autor).

Utilizando somente a tendência polinomial, temos o gráfico 19, que indica duas empresas com poder econômico elevado que possuem um número mais alto de multas que as demais.

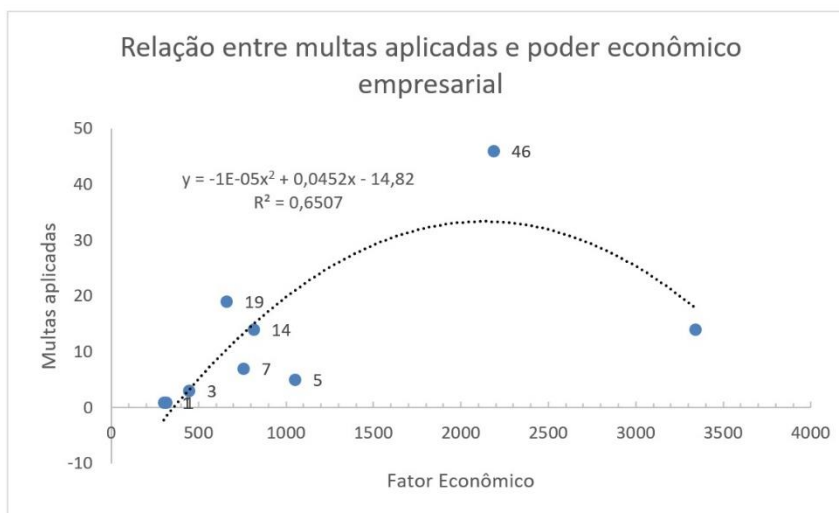


Gráfico 19 - Relação entre multas aplicadas e o poder econômico empresarial (autor).

Com base na mesma tabela, mas considerando apenas o tempo de operação associado as multas aplicadas, a tendência utilizando-se aproximações exponencial não apresentou uma conformação satisfatória (gráfico 20).

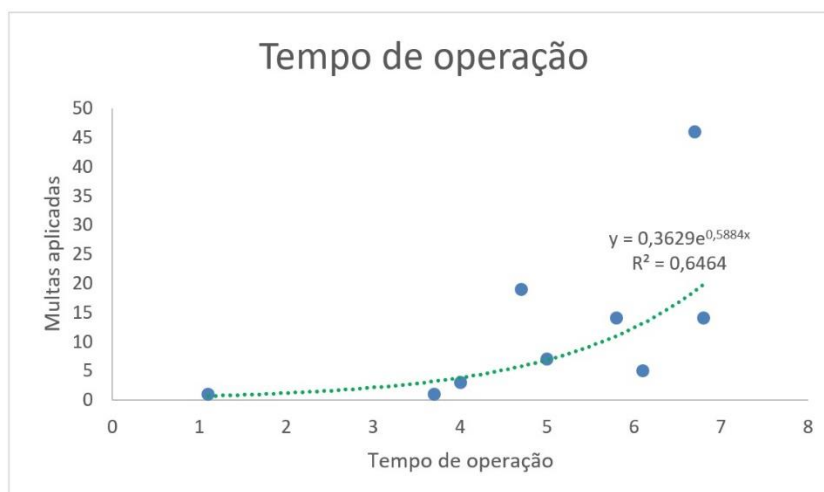


Gráfico 20 - Tempo de operação e multas (autor).

8.2.2. Linha Belém – Manaus

Novamente, com o uso do programa de planilha eletrônica, fez-se a verificação para a linha que cobre maior distância em suas viagens, a de Belém – Manaus.

Tabela 19 - Relação "multas", "potencial da empresa" e "experiência da empresa" - Linha Belém - Manaus

Empresa	Multas aplicadas	Capacidade de Passageiros	Tempo de operação
A.A. DOS SANTOS PEREIRA TRANSPORTE - ME	62	500	5,6
DINIZ NAVEGAÇÃO LTDA	5	763	5,3
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A. R. TRANSPORTE LTDA. - EPP	14	1850	5,8
MARQUES PINTO NAVEGAÇÃO LTDA.	28	563	7,3

Tabela 20 - Resumo de resultados

<i>Estatística de regressão</i>	
R múltiplo	0,501958268
R-Quadrado	0,251962102
	-
R-quadrado ajustado	1,244113693
Erro padrão	37,48834753
Observações	4

ANOVA

	<i>gl</i>	<i>SQ</i>	<i>MQ</i>	<i>F</i>	<i>F de significação</i>
Regressão	2	473,3737998	236,6868999	0,168415332	0,864891842
Resíduo	1	1405,3762	1405,3762		
Total	3	1878,75			

	<i>Coefficientes</i>	<i>Erro padrão</i>	<i>Stat t</i>	<i>valor-P</i>	<i>95% inferiores</i>	<i>95% superiores</i>	<i>Inferior 95,0%</i>	<i>Superior 95,0%</i>
Interseção	52,57037983	156,8529101	0,335157185	0,794122818	-1940,43481	2045,575569	-1940,43481	2045,575569
Capacidade de Passageiros	-0,02023157	0,035275126	0,573536433	0,668490647	0,468444539	0,4279814	0,468444539	0,4279814
Tempo de operação	1,122542641	24,19368806	0,046398161	0,970483182	308,5324964	306,2874112	308,5324964	306,2874112

RESULTADOS DE PROBABILIDADE

<i>Percentil</i>	<i>Multas aplicadas</i>
12,5	5
37,5	14
62,5	28
87,5	62

Similar a análise anterior, os cálculos demonstram não haver relação estatística neste cenário, com o “F de significação” acima de 0,05, de fato em 0,8649. A situação que representa dominância do empresário em seu ramo está desvinculada do cometimento das infrações, seja ele pequeno empresário ou grande empresário.

8.2.3. Análise por Série Estatística

Com base na tabela 21, faz-se a análise da série estatística, que novamente não produziram uma tendência válida, mesmo aplicando-se várias tentativas de equação de tendência (gráfico 21).

Tabela 21 - Apuração do Fator Econômico (autor).

Empresa	Capacidade de Passageiros	Tempo de operação	Fator econômico	Multas aplicadas
A.A. DOS SANTOS PEREIRA TRANSPORTE - ME	500	5,6	2800	62
DINIZ NAVEGAÇÃO LTDA	763	5,3	4044	5
MARQUES PINTO NAVEGAÇÃO LTDA.	563	7,3	4110	28
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A. R. TRANSPORTE LTDA. - EPP	1850	5,8	10730	14



Gráfico 21 - Influência do poder econômico (autor).

8.2.4. Consolidado das linhas Belém – Manaus e Belém – Santana

Testou-se ainda uma terceira hipótese, desprezando a separação devido às condições operacionais impostas pelo tamanho do percurso executado (Tab. 22), consolidando-se os dados.

Tabela 22 - Relação "multas", "potencial da empresa" e "experiência da empresa" - Consolidado

Empresa	Multas aplicadas	Capacidade de Passageiros	Tempo de operação
ALAN BENTES PALHETA - ME	7	151	5,0
ANTONIO PEREIRA DE SOUZA TRANSPORTES - ME	1	85	3,7
C R S NAVEGAÇÃO E TURISMO LTDA EPP	19	140	4,7
CARLOS PEREIRA DE SOUZA	2	44	7,6
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO LUAN LTDA	14	491	6,8
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO SANTANA LTDA	40	1137	7,6
IRMÃOS GÓES INDÚSTRIA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO LTDA	3	111	4,0
LOPES E DANTAS EIRELI - ME	5	172	6,1
MUNDIAL TRANSPORTE E NAVEGAÇÃO LTDA	46	326	6,7
NAVEGAÇÃO LEÃO LTDA	14	140	5,8
VIAÇÃO TAPAJÓS LTDA	1	273	1,1
A.A. DOS SANTOS PEREIRA TRANSPORTE - ME	62	500	5,6
DINIZ NAVEGAÇÃO LTDA	5	763	5,3
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A. R. TRANSPORTE LTDA. - EPP	14	1850	5,8
MARQUES PINTO NAVEGAÇÃO LTDA.	28	563	7,3

Tabela 23 - Resumo de resultados

<i>Estatística de regressão</i>	
R múltiplo	0,449812308
R-Quadrado	0,202331113
R-quadrado ajustado	0,069386298
Erro padrão	17,98410812
Observações	15

ANOVA					
	<i>gl</i>	<i>SQ</i>	<i>MQ</i>	<i>F</i>	<i>F de significação</i>
Regressão	2	984,4622627	492,2311314	1,52191805	0,257594103
Resíduo	12	3881,137737	323,4281448		
Total	14	4865,6			

	<i>Coeficientes</i>	<i>Erro padrão</i>	<i>Stat t</i>	<i>valor-P</i>	<i>95% inferiores</i>	<i>95% superiores</i>	<i>Inferior 95,0%</i>	<i>Superior 95,0%</i>
Interseção	8,078086125	16,16095572	0,499852005	0,626218625	43,28978379	27,13361154	43,28978379	27,13361154
Capacidade de Passageiros	0,006256149	0,010161004	0,61570187	0,549591242	0,015882776	0,028395074	0,015882776	0,028395074
Tempo de operação	4,084262671	2,890566418	1,412962749	0,183075931	2,213740525	10,38226587	2,213740525	10,38226587

<i>Percentil</i>	<i>Multas aplicadas</i>
3,333333333	1
10	1
16,66666667	2
23,33333333	3
30	5
36,66666667	5
43,33333333	7
50	14
56,66666667	14
63,33333333	14
70	19
76,66666667	28
83,33333333	40
90	46
96,66666667	62

Novamente o valor “F de significação” está acima de 0,05 não tem valor estatístico.

8.2.5. Análise por Série Estatística

Com base na tabela 24, faz-se a análise da série estatística, que novamente não produziram uma tendência válida, principalmente devido à grande dispersão dos dados (gráfico 22).

Tabela 24 - Apuração do Fator Econômico (autor).

Empresa	Capacidade de Passageiros	Tempo de operação	Fator econômico	Multas aplicadas
VIAÇÃO TAPAJÓS LTDA	273	1,1	300	1
ANTONIO PEREIRA DE SOUZA TRANSPORTES - ME	85	3,7	315	1
CARLOS PEREIRA DE SOUZA	44	7,6	334	2
IRMÃOS GÓES INDÚSTRIA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO LTDA	111	4	444	3
C R S NAVEGAÇÃO E TURISMO LTDA EPP	140	4,7	658	19
ALAN BENTES PALHETA - ME	151	5	755	7
NAVEGAÇÃO LEÃO LTDA	140	5,8	812	14
LOPES E DANTAS EIRELI - ME	172	6,1	1049	5
MUNDIAL TRANSPORTE E NAVEGAÇÃO LTDA	326	6,7	2184	46
A.A. DOS SANTOS PEREIRA TRANSPORTE - ME	500	5,6	2800	62
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO LUAN LTDA	491	6,8	3339	14
DINIZ NAVEGAÇÃO LTDA	763	5,3	4044	5
MARQUES PINTO NAVEGAÇÃO LTDA.	563	7,3	4110	28
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO SANTANA LTDA	1137	7,6	8641	40
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A. R. TRANSPORTE LTDA. - EPP	1850	5,8	10730	14

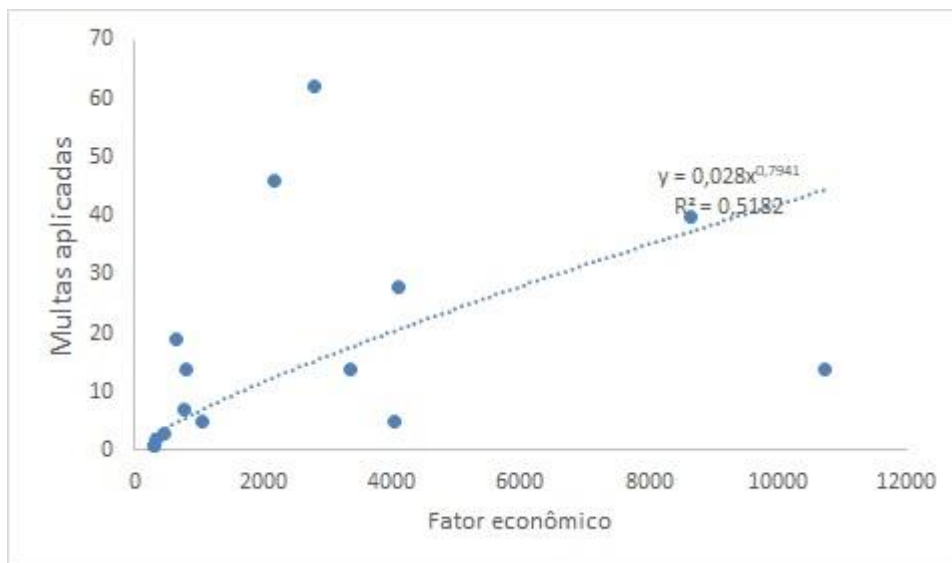


Gráfico 22 - Relação "multas", "potencial da empresa" e "experiência da empresa" consolidado (autor).

8.3. Outras Abordagens Possíveis

Poderiam ser avaliadas outras interações, como por exemplo

- fiscalizações por empresa em um determinado período;
- valores dispendidos com diárias e passagens para fiscalização específica destas linhas.

Mas este nível de detalhamento não está acessível ao público.

Entre os fatores que prejudicam a análise estatística, pode-se citar que o planejamento das fiscalizações é revisto anualmente, não se apresentando de um modo regular, além de que muitas fiscalizações são de ofício ou extraordinárias, fugindo de um padrão planejado.

Concluindo, a conduta do fiscalizado é afetada por vários fatores externos, que não ocorrem sistematicamente, mas sim aleatoriamente.

9. Considerações Sobre a Avaliação da Qualidade de Atendimento das Linhas e o Método de Decisão AHP

A satisfação dos passageiros norteia as melhorias a serem implementadas na prestação do serviço de transporte, sendo um princípio válido para todas as modalidades. Assim, os fundamentos aplicados nestas avaliações sempre se apoiam em modais com presença mais difundida e estudada, como o transporte público urbano, por exemplo.

9.1. Indicadores da Navegação Hidroviária Mista na Região Amazônica

Merege (2011) apresentou no 7º Seminário de Transporte e Desenvolvimento Hidroviário Interior – SOBENA de 2011 o artigo “INDICADORES DA NAVEGAÇÃO HIDROVIÁRIA MISTA NA REGIÃO AMAZÔNICA” conceituando os atributos do serviço adequado no transporte fluvial na Amazônia.

Baseado na legislação (artigo 28º da Lei 10233/2001 e o artigo 6º da Lei 8.987/95), desenvolveu “um conjunto de indicadores de desempenho que permitam a avaliação da evolução dos atributos e de índices que permitam o rápido enquadramento de um prestador de serviço em relação ao universo em estudo” cobrindo aspectos de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia e modicidade das tarifas (Tab. 25). A proposição visava “guarnecer a Antaq de subsídios à avaliação do desempenho dos serviços de transporte longitudinal misto, buscando aprimorar o tratamento das informações disponíveis no seu banco de dados e disponibilizando outras que ainda não constam em seu sítio tecnológico”.

Segundo o autor, “os indicadores são utilizados com o fim de representar características específicas do que está sendo analisado, e os índices, formado por conjuntos de indicadores, como parâmetros para a tomada de decisão” (Tab. 26).

Tabela 25 - Atributos sintetizados para o setor aquaviário - Merege (2011).

Atributo	Conceituação
Regularidade	Prestação do serviço nas condições estabelecidas na legislação vigente, no Termo de Autorização e nas normas técnicas aplicáveis.
Continuidade	Oferta dos serviços em caráter permanente.
Segurança	Grau de confiança oferecido ao usuário durante a prestação do serviço, em relação a acidentes ou qualquer outro evento que venha a comprometer a integridade física e patrimonial do usuário.
Atualidade	Modernidade das técnicas, dos equipamentos e das instalações e sua conservação, bem como a melhoria e expansão do serviço.
Conforto	Bem-estar do usuário.

Atributo	Conceituação
Generalidade	O serviço público pode ser exigido e utilizado por todos que dele necessitem, independentemente da renda e do local onde o serviço deva ser prestado ou disponibilizado.
Cortesia na prestação dos serviços	Urbanidade dos prestadores de serviço em relação ao trato com os usuários, incluindo fácil acesso do usuário ao serviço de críticas e sugestões.
Modicidade das tarifas	Tarifa que possibilite ao usuário o acesso ao serviço adequado e ao mesmo tempo propicia ao empreendedor a justa remuneração dos recursos comprometidos na execução do serviço autorizado
Pontualidade	Cumprimento dos horários na prestação do serviço, de acordo com os termos pré-estabelecidos no Termo de Autorização.
Preservação do meio ambiente	Manutenção permanente do Meio ambiente como patrimônio público, tendo em vista o uso coletivo, satisfazendo as necessidades do presente sem comprometer a capacidade das gerações futuras de satisfazerem suas necessidades.
Eficiência	Prestação do serviço de forma a atender plenamente à necessidade que lhe deu origem com o melhor emprego dos recursos e meios.

Tabela 26 – Atributos e seus indicadores propostos - Merege (2011).

Atributos	Indicadores
Regularidade	Indicador de Não Conformidade - IRI
Continuidade	Indicador de Continuidade do Serviço - ICS
Continuidade	Indicador de Descontinuidade em Serviço - IDS
Segurança	Indicador de Ocorrências Graves relativas ao passageiro ou tripulante – IOG
Segurança	Indicador de Ocorrências relativas a Cargas - IOC
Segurança	Indicador de Ocorrências relativas a Bagagem – IOB
Segurança	Indicador de Orientação Relativa aos Procedimentos de Emergência - IOPE
Das Tarifas	Indicador de Modicidade da Tarifa – IMT
Pontualidade	Indicador de Pontualidade - IP
Pontualidade	Indicador de Horas de Atraso - IHA
Preservação do Meio Ambiente	Indicador de Ocorrências Relativas ao Meio Ambiente– IRMA
Eficiência	Indicador de Eficiência – IE
Atualidade	Indicador de Atualidade de Vida Útil – IAVU
Atualidade	Indicador de Atualidade do Casco – IAMC
Conforto	Indicador de Sanitários Disponíveis - ISD
Conforto	Indicador de Conforto do Passageiro – ICP
Generalidade	Indicador de Demanda e Oferta – IDO
Generalidade	Indicador de Ocorrências Relativas à Gratuidade da Norma
Cortesia	Indicador de Cortesia na Prestação do Serviço de Alimentação

Segundo Merege (2011), apenas três indicadores foram considerados subjetivos: Conforto de Passageiro, Cortesia na Prestação do Serviço de Alimentação e Orientação Relativa aos Procedimentos de Emergência.

Observa-se que o autor teve dificuldades para formar sua base de dados, em função da falta de estatísticas atualizadas, o que ainda persiste. Encerra seu artigo indicando a

necessidade de pesquisas entre passageiros e operadores, em complementação aos dados já disponíveis internamente na Agência.

9.2. Pesquisa de satisfação dos usuários do serviço de transporte longitudinal de passageiros e misto (passageiros e cargas) na navegação interior da região amazônica.

Segundo Antaq (2015), foram definidos atributos e conceitos de avaliação dos serviços relacionados percepção do usuário pontuando-os como: Ótimo, Bom, Regular, Ruim e Péssimo.

Os atributos avaliados pela pesquisa foram: atendimento da empresa, atualidade da embarcação, conforto, continuidade, cortesia, higiene, modicidade tarifária, pontualidade, regularidade e segurança. Estes atributos têm origem na Resolução 912-Antaq, a qual os indicou, mas não os definiu objetivamente. No estudo, a definição para cada atributo é:

“Atendimento da Empresa: refere-se à facilidade de aquisição da passagem, considerando questões como acesso, eventual tempo em fila e opções de pagamento. O objetivo é avaliar e mensurar a qualidade de atendimento dispensado ao público.

Atualidade das Embarcações: refere-se à prestação dos serviços públicos de forma a acompanhar as técnicas mais atuais de oferta de serviços. A atualidade compreende a utilização de equipamentos modernos, considerando as instalações, sua conservação, visando, sempre, a melhoria e expansão dos serviços públicos outorgados. Na Pesquisa de Satisfação dos Usuários foi analisado o estado de conservação das embarcações.

Conforto: relaciona-se com o bem-estar do usuário na prestação do serviço. Abrange a qualidade dos assentos, espaços para redes, camarotes, espaços internos para trânsito dos usuários, temperatura e nível de ruído.

Continuidade: refere-se à prestação dos serviços de transporte, assim como os serviços acessórios, sem interrupção, respeitando o esquema operacional aprovado no termo de autorização, salvo nas hipóteses previstas nas resoluções da Antaq e na legislação de regência. Na Pesquisa de Satisfação dos Usuários, a continuidade é mensurada a partir de dois itens de análise: avaliação da quantidade e do tempo das paradas ao longo da viagem.

Cortesia: está relacionada ao tratamento com urbanidade, evitando-se a ocorrência de descaso, propiciando aos usuários acesso à informação e ao serviço de críticas e sugestões, nos termos das resoluções da Antaq e da legislação de regência. Para a Pesquisa de Satisfação dos Usuários, a cortesia foi mensurada a partir da gentileza e educação dos prestadores do serviço outorgado, ou seja, tripulação e demais funcionários da empresa autorizada.

Higiene: está relacionada ao conjunto de condições, técnicas, procedimentos ou hábitos relacionados ao bem-estar, à saúde e à limpeza em todas as etapas da prestação do serviço. Na presente pesquisa, utilizou-se três itens para analisar o atributo: limpeza da embarcação, alimentação e água potável fornecidas na embarcação.

Modicidade Tarifária: está relacionada à prestação do serviço em ambiente de liberdade de preços, acompanhados pela Antaq, por meio de instrumentos de análise aprovados pela Agência, com a finalidade de verificar o equilíbrio entre os custos e a contraprestação efetiva dos serviços aos usuários. No âmbito desta pesquisa, a Modicidade tarifária foi mensurada por duas variáveis relacionadas aos preços dos produtos vendidos e ao preço da passagem.

Pontualidade: está relacionado ao cumprimento dos horários estipulados no esquema operacional aprovado pela Antaq, salvo nas hipóteses previstas nas resoluções da Agência e na legislação de regência. Na presente pesquisa, a pontualidade é mensurada a partir do cumprimento dos horários de embarque e desembarque estabelecidos no esquema operacional para cada linha e embarcação.

Regularidade: está relacionada à prestação de um determinado serviço de forma a não ser caracterizado por uma variação profunda das características técnicas de sua prestação aos usuários. Nesta pesquisa, limitou-se a análise dos usuários às opções de horários, dias e embarcações em cada linha.

Segurança: relaciona-se à garantia da integridade física e patrimonial dos usuários, tripulantes e dos bens afetos ao serviço de transporte de passageiros. Nesta pesquisa foram investigados três itens relacionados ao tema: percepção da segurança com relação a assaltos e furtos dentro da embarcação; percepção da segurança na condução da embarcação ao longo da viagem (manobras e velocidade); e orientações dos procedimentos de emergência no caso de acidentes (saídas de emergência e uso de coletes)".

Em junho de 2015, a Antaq publicou a referida pesquisa, realizada no período de 24 de abril a 21 de agosto de 2014. O Relatório Executivo está disponível na página da internet da Agência.

Segundo o documento, a pesquisa teve a finalidade de:

- a) Avaliar a percepção dos usuários em relação aos serviços prestados;
- b) Efetuar comparações entre variáveis relacionadas ao perfil socioeconômico dos usuários e sua percepção em relação aos serviços prestados;
- c) Obter índices parciais de satisfação dos usuários de acordo com cada atributo;

- d) Obter um índice de satisfação global com os serviços prestados por cada embarcação, permitindo a comparação entre as embarcações;
- e) Obter um índice global de satisfação, considerando todas as embarcações que prestam este tipo de serviço”.

Com estes propósitos, este estudo é um referencial do desempenho da atuação da Agência e da real qualidade do serviço prestado pelas empresas.

9.3. Proposta de Seleção de Indicadores Mais Importantes para os Passageiros da Navegação Hidroviária Mista na Região Amazônica Através do Método AHP

Com base nos resultados dos trabalhos de Merege (2011) e Antaq (2015), acima descritos, e com o programa para cálculo pelo Método de Análise Hierárquica (AHP – Analytic Hierarchy Process), que é baseado em comparações par a par, a níveis hierárquicos, desenvolvido por Thomas Saaty. Comparando-se opções de avaliação, elabora-se matrizes de julgamentos.

Com esta metodologia, definindo-se quais são os critérios de maior importância e qual a proporção dessa importância, define-se uma hierarquia para os citados critérios.

Este método somente pode ser utilizado quando os parâmetros forem passivos ter sua importância mensurada numa escala de quociente ou razão.

A opção pelo Método de Análise Hierárquica (AHP – Analytic Hierarchy Process) para avaliação das preferências principais do usuário do transporte fluvial, baseou-se na característica do método que permite o uso de aspectos subjetivos, sem a necessidade de quantificá-los com precisão.

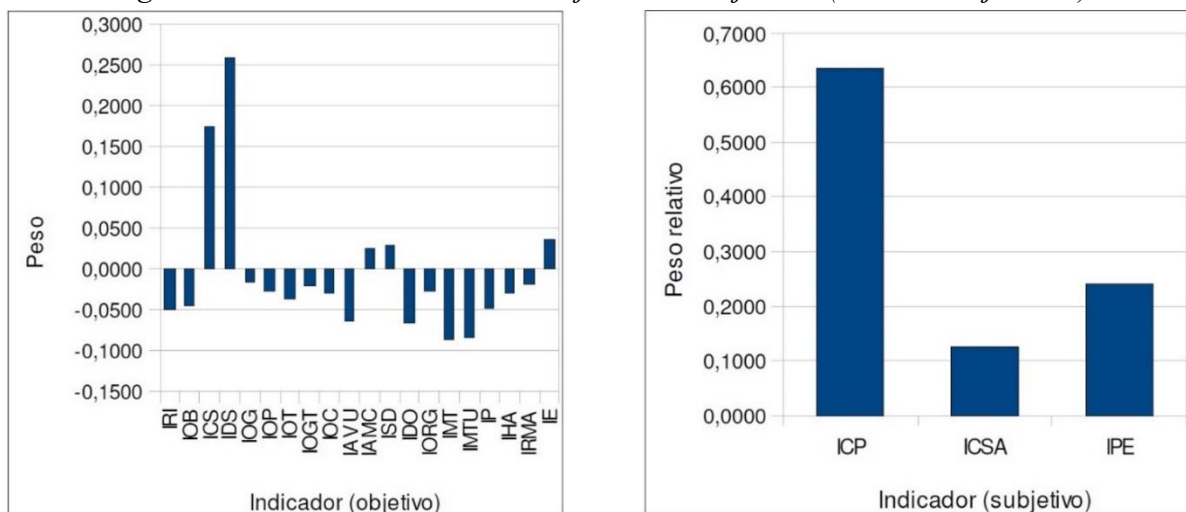
Do trabalho Antaq (2015), descrito no tópico 9.2, e do artigo Merege (2011), extraíram-se os parâmetros a serem utilizados em uma simulação que visa indicar qual destes índices de qualidade desperta mais o interesse do usuário, aquele que ele confere maior importância. Do primeiro, utilizou-se o “Ranking de Importância dos Atributos” (Fig. 58). Do segundo, Peso dos indicadores objetivos (Fig. 59)

Figura 58 – Ranking de Importância dos Atributo.



Fonte: Antaq (2015).

Figura 59 - Peso dos indicadores objetivos e subjetivos (com sinal ajustado).



Fonte: - Merege (2011).

Dos gráficos disponíveis nos trabalhos, foram tabulados os valores e reduzidos aos itens comuns a ambos estudos. A Pesquisa de Satisfação do Usuário (Antaq (2015)) trabalhou com um número menor de parâmetros (Tab. 27), do que Merege (2011) (Tab. 28), isto é, nem todos os parâmetros são comparáveis entre si, sendo necessária a redução do número de itens de Merege (2011) para o mesmo número da Antaq (2015), agrupando os similares, para utilizar o método AHP, além de “normalizar” os valores conforme Tab. 28.

Tabela 27 - Importância de atributos – (Antaq (2015)). (autor).

Atributos	Índice
Atualidade da embarcação	5,8
Conforto	20,7
Continuidade	2,1
Cortesia	6,3
Modicidade Tarifária	9,7
Pontualidade	9,7
Regularidade	2,3
Segurança	17,3

Tabela 28 - Peso de indicadores, conforme Meree (2011). (autor).

Indicadores	Peso	Peso *
Indicador de Não Conformidade - IRI	-0,5	50
Indicador de Continuidade do Serviço - ICS	0,175	17,5
Indicador de Descontinuidade em Serviço - IDS	0,26	26
Indicador de Ocorrências Graves relativas ao passageiro ou tripulante – IOG	-0,02	2
Indicador de Ocorrências relativas a Cargas - IOC	-0,03	3
Indicador de Ocorrências relativas a Bagagem – IOB	-0,45	45
Indicador de Orientação Relativa aos Procedimentos de Emergência - IOPE	-0,04	4
Indicador de Modicidade da Tarifa – IMT	-0,08	8
Indicador de Pontualidade - IP	-0,045	4,5
Indicador de Horas de Atraso - IHA	-0,03	3
Indicador de Ocorrências Relativas ao Meio Ambiente– IRMA	-0,2	20
Indicador de Eficiência – IE	-0,04	4
Indicador de Atualidade de Vida Útil – IAVU	-0,06	6
Indicador de Atualidade do Casco – IAMC	0,02	2
Indicador de Sanitários Disponíveis - ISD	0,03	3
Indicador de Conforto do Passageiro – ICP	0,62	62
Indicador de Demanda e Oferta – IDO	-0,07	7
Indicador de Ocorrências Relativas à Gratuidade da Norma	-0,025	2,5
Indicador de Cortesia na Prestação do Serviço de Alimentação - ICSA	0,12	12

* Peso normalizado

Na tabela 29, foi categorizado os indicadores de Merege (2011) conforme a equivalência aos atributos da PSU.

Tabela 29 - Equivalência entre atributos e indicadores (autor).

Atributos	Indicadores
Atualidade	Indicador de Atualidade de Vida Útil – IAVU
	Indicador de Atualidade do Casco – IAMC
Conforto	Indicador de Sanitários Disponíveis - ISD
	Indicador de Conforto do Passageiro – ICP
Continuidade	Indicador de Continuidade do Serviço - ICS
	Indicador de Descontinuidade em Serviço - IDS
Cortesia	Indicador de Cortesia na Prestação do Serviço de Alimentação - ICSA
Eficiência	Indicador de Eficiência – IE
Generalidade	Indicador de Demanda e Oferta – IDO
	Indicador de Ocorrências Relativas à Gratuidade da Norma - IORG
Modicidade Tarifária	Indicador de Modicidade da Tarifa – IMT
Pontualidade	Indicador de Pontualidade - IP
	Indicador de Horas de Atraso - IHA
SEM CORRESPONDÊNCIA	Indicador de Ocorrências Relativas ao Meio Ambiente– IRMA
Regularidade	Indicador de Não Conformidade - IRI
Segurança	Indicador de Ocorrências Graves relativas ao passageiro ou tripulante – IOG
	Indicador de Ocorrências relativas a Cargas - IOC
	Indicador de Ocorrências relativas a Bagagem – IOB
	Indicador de Orientação Relativa aos Procedimentos de Emergência - IOPE

Dos gráficos disponíveis nos trabalhos (Figs. 58 e 59), foram tabulados os valores e reduzidos aos itens comuns a ambos estudos. Por se tratar de uma simulação, arbitrariamente optou-se por utilizar a média dos valores para aqueles itens que no trabalho de Merege surgem com mais de uma avaliação (Tab. 30).

Tabela 30 - Comparativo de Atributos e Índices (autor).

Atributos	Índice (Antaq - 2015)	Indicadores (Merege - 2011)
Atualidade da embarcação	5,8	4
Conforto	20,7	32,5
Continuidade	2,1	21,75
Cortesia	6,3	5,5
Modicidade Tarifária	9,7	2,5
Pontualidade	9,7	3,75
Regularidade	2,3	50
Segurança	17,3	13,5

Estas duas fontes de dados foram usadas no programa disponibilizado pela empresa Creative Decisions Foundation, o Super Decisions versão 3.0.0 que implementa o Método de Análise Hierárquica (AHP – Analytic Hierarchy Process), medindo aspectos intangíveis através do julgamento humano. A proposta é indicar qual aspecto tem maior importância para o usuário de transporte fluvial.

Mello (2001) comenta que finalizada a hierarquização das alternativas, procede-se com a comparação paritária entre critérios, cujo resultado apresenta as importâncias relativas dos critérios, os quais passam a apresentar-se como pesos, o mecanismo de comparação é auxiliado pelo uso de escala de julgamento, conforme o apresentado na Tabela 31:

Tabela 31 - Escala de julgamento de importância

Intensidade de importância	Definição	Explicação
1	Importância igual	Duas atividades ou alternativas contribuem igualmente para o objetivo
3	Importância fraca de uma sobre a outra	A experiência e o julgamento favorecem levemente uma atividade em relação a outra
5	Importância forte	A experiência e o julgamento favorecem fortemente uma atividade em relação a outra
7	Importância muito forte	Uma atividade é fortemente favorecida em relação a outra e sua dominância é demonstrada na prática
9	Importância absoluta	A evidência favorecendo uma atividade em relação a outra é do mais alto grau de certeza
2, 4, 6, 8	Valores intermediários entre dois julgamentos adjacentes	Quando é necessária uma condição de compromisso
Recíprocos	Se a atividade i tem uma das intensidades de importância ou de preferência de 1 a 9 quando comparada com a atividade j, então j em o valor recíproco quando comparado com I	

Fonte: Mello, 2001

No programa Super Decisions 3.0, monta-se a rede de objetivos, critérios e alternativas (Fig. 60):

Figura 60 - Resultado da avaliação pelo método AHP.



Fonte: autor.

Na etapa seguinte, com base nas tabelas 30 e 31, faz-se a atribuição da intensidade de importância para os aspectos considerados importantes ao usuário do serviço de transporte fluvial (Fig. 61).

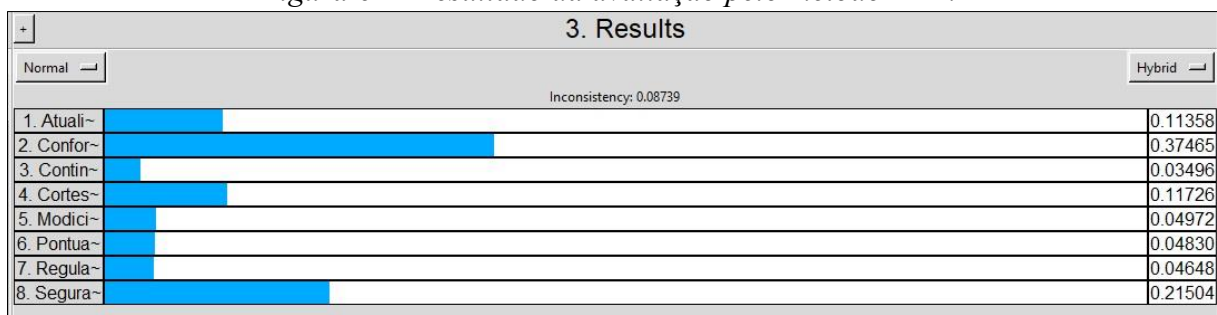
Figura 61 - Atribuição da intensidade de importância - AHP.

Network		Judgments	Ratings																					
1. Choose		2. Node comparisons with respect to 1. Nó do Objetivo																						
Node	Cluster	Graphical	Verbal	Matrix	Questionnaire	Direct																		
Choose Node		Comparisons wrt "1. Nó do Objetivo" node in "2. Grupo de Critérios" cluster																						
1. Nó do Objet~		2. Conforto is very strongly more preferable than 1. Atualidade																						
Cluster: 1. OBJETIVO		1.	1. Atualidad~	>=9.5	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	>=9.5	No comp.	2. Conforto
Choose Cluster		2.	1. Atualidad~	>=9.5	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	>=9.5	No comp.	3. Continuid~
2. Grupo de Cr~		3.	1. Atualidad~	>=9.5	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	>=9.5	No comp.	4. Cortesia ~
		4.	1. Atualidad~	>=9.5	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	>=9.5	No comp.	5. Modicidad~
		5.	1. Atualidad~	>=9.5	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	>=9.5	No comp.	6. Pontualid~
		6.	1. Atualidad~	>=9.5	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	>=9.5	No comp.	7. Regularid~
		7.	1. Atualidad~	>=9.5	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	>=9.5	No comp.	8. Segurança
		8.	2. Conforto	>=9.5	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	>=9.5	No comp.	3. Continuid~
		9.	2. Conforto	>=9.5	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	>=9.5	No comp.	4. Cortesia ~
		10.	2. Conforto	>=9.5	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	>=9.5	No comp.	5. Modicidad~
		11.	2. Conforto	>=9.5	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	>=9.5	No comp.	6. Pontualid~
		12.	2. Conforto	>=9.5	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	>=9.5	No comp.	7. Regularid~
		13.	2. Conforto	>=9.5	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	>=9.5	No comp.	8. Segurança
		14.	3. Continuid~	>=9.5	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	>=9.5	No comp.	4. Cortesia ~
		15.	3. Continuid~	>=9.5	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	>=9.5	No comp.	5. Modicidad~
		16.	3. Continuid~	>=9.5	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	>=9.5	No comp.	6. Pontualid~
		17.	3. Continuid~	>=9.5	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	>=9.5	No comp.	7. Regularid~
		18.	3. Continuid~	>=9.5	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	>=9.5	No comp.	8. Segurança
		19.	4. Cortesia ~	>=9.5	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	>=9.5	No comp.	5. Modicidad~
		20.	4. Cortesia ~	>=9.5	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	>=9.5	No comp.	6. Pontualid~
		21.	4. Cortesia ~	>=9.5	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	>=9.5	No comp.	7. Regularid~
		22.	4. Cortesia ~	>=9.5	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	>=9.5	No comp.	8. Segurança
		23.	5. Modicidad~	>=9.5	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	>=9.5	No comp.	6. Pontualid~
		24.	5. Modicidad~	>=9.5	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	>=9.5	No comp.	7. Regularid~
		25.	5. Modicidad~	>=9.5	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	>=9.5	No comp.	8. Segurança
		26.	6. Pontualid~	>=9.5	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	>=9.5	No comp.	7. Regularid~
		27.	6. Pontualid~	>=9.5	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	>=9.5	No comp.	8. Segurança
		28.	7. Regularid~	>=9.5	9	8	7	6	5	4	3	2	1	2	3	4	5	6	7	8	9	>=9.5	No comp.	8. Segurança

Fonte: autor.

O resultado apurado é apresentado na Fig. 62, abaixo:

Figura 62 - Resultado da avaliação pelo método AHP.



Fonte: autor.

Conforme é observado na figura 61, que foi elaborada a partir da Pesquisa de Satisfação do Usuário – Antaq (2015) e o artigo de Merege (2011), a principal atenção do usuário é para o conforto, seguido pela segurança. A cortesia e a atualidade das embarcações também tiveram elevada importância segundo a análise apresentada. Considerando o sistema de aplicação de multas praticado pela Antaq, verifica-se pouca interferência nos principais itens de interesse dos usuários.

Os valores indicados no Fig. 62 e repetidos na tabela 32:

Tabela 32 - Resultados da Avaliação pelo método AHP (autor).

Atributos	Índice
Conforto	0,37465
Segurança	0,215043
Cortesia na prestação dos serviços	0,117262
Atualidade	0,113579
Modicidade das tarifas	0,049715
Pontualidade	0,048305
Regularidade	0,046484
Continuidade	0,034962

A inconsistência apontada foi de 0,08739, validando a abordagem, já que, conforme Saaty (1991) a inconsistência máxima admitida é equivalente a 0,10.

9.3.1. Considerações

Uma comparação destes resultados com as principais infrações apuradas pela agência reguladora (item 7.1 deste trabalho), pode induzir que a Agência atua prioritariamente em aspectos que não são necessariamente aqueles que o usuário atribui maior importância.

No entanto, a quantidade de infrações é oriunda do comportamento do prestador do serviço de transporte e não do foco da fiscalização, mesmo porque, a fiscalização visa aferir todas as obrigações impostas pela norma regulamentadora de maneira isonômica.

Os critérios utilizados para determinação dos valores monetários das penalidades não são descritos na norma regulamentadora para prestação de serviço de transporte de passageiros e de serviço de transporte misto na navegação interior de percurso longitudinal. Mas esta ponderação precisa ser feita com base técnica, em consonância com os vários requisitos exigidos para a execução do serviço de transporte, distintamente dos anseios básicos do usuário.

Nos próximos capítulos são descritas as metodologias de fiscalização e o histórico das mesmas.

10. Considerações Finais

O desenvolvimento da prestação de serviço de transporte fluvial misto na hidrovia do Amazonas (Linhas Belém-Manaus e Belém-Macapá/Santana) motivado pela regulação do Estado ainda se mostra lento, por diversas razões.

A primeira delas decorre da utilização de sucessivos entes organizadores e regulatórios desde 1969. A abordagem atual foi criada somente em 2001, sendo que somente em 2007 é que foi aprovada a norma regulatória específica para prestação de serviço de transporte de passageiros e de serviço de transporte misto na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional. Pode-se considerá-la ainda uma novidade, mas que já demonstra na prática a necessidade de revisões.

Os contextos políticos, econômicos e temporais que atuam sobre a regulação do transporte fluvial misto afetam o planejamento da ação fiscalizadora, ora ampliando, ora reduzindo seu alcance, o que prejudica uma análise histórica da efetividade da fiscalização.

A agência reguladora do setor atua conforme determina a legislação vigente, isto é, norma regulamentadora editada pela própria Agência, pautada por lei federal, datada do ano de 2007, que passou por poucas alterações, tendo um caráter eminentemente de vigilância do atendimento a regras básicas, sem compromisso com a evolução da prestação do serviço.

As medidas disciplinadoras da Agência obedecem a critérios de razoabilidade e demandam respeitar o direito constitucional de ampla defesa e contraditório no devido processo legal, aparentando morosidade, mas de fato, respeitando a legislação. Então, as demandas da sociedade aparentam não estar sendo atendidas com a brevidade desejável e não se percebe uma evolução com avanços mínimos, mas significativos, ficando o usuário com a impressão de que a situação hoje é a mesma de anos atrás.

A efetividade das penalidades aplicadas às empresas operadoras, especialmente nas melhorias na qualidade na prestação do serviço é comprometida, ficando aquém do ideal teórico, conforme a apuração feita neste trabalho apontou. A fiscalização ostensiva é obstada por fatores práticos, como contingenciamentos orçamentários, número de fiscais, etc.

Além disto, as pesquisas publicadas pela própria Agência e pesquisadores independentes, indicam um desencontro entre as expectativas do usuário e a ação fiscalizadora. As penalidades aplicadas registradas com maior frequência nestas duas linhas não coincidem com as pesquisas, nem com a análise pelo método AHP, sobre as preocupações do usuário. Isto decorre de a fiscalização não ser direcionada, por força de normativo, para

atender o que o usuário anseia, mas para coibir práticas lesivas ao usuário e à livre concorrência, conforme elas se apresentam ao fiscal, que atua impessoalmente.

Todos estes aspectos contribuem para a anulação de um estudo que mostre tendências de estatísticas comprovadas, que associem um comportamento específico (considerando o poder econômico das empresas, o valor das multas e tempo de operação) à motivação do ato infracional, principalmente pela heterogeneidade dos prestadores de serviço. Enquanto uma parcela razoável procura a excelência de atendimento, uns poucos demonstram aversão às normas regulamentadoras.

Mas as dificuldades não eximem a sociedade de acompanhar o desempenho da ação regulatória, seja pelos órgãos de controle, seja por ação direta dos usuários, atuando como fiscais do interesse próprio, através de denúncias e participação no processo normativo.

O mercado tem acesso limitado pelos custos de implantação impostos a novos concorrentes. Embora as autorizações sejam de livre acesso, o empresariado local visa retorno de curto prazo de seu investimento, ao menos para custear suas despesas fixas, o que nem sempre é viável. Assim, os atuais prestadores têm um certo conforto operacional, que desestimula melhorias na prestação do serviço.

No caso específico das linhas Belém – Manaus e Belém - Santana, a idade da frota, sem perspectivas de renovação, demonstra a falta de acesso a financiamento por falhas de administração empresarial. São equipamentos que passaram por várias empresas, construídos com finalidades distintas, mas todos operam na mesma linha. Apresentam baixa eficiência, baixo desempenho econômico e provocam poluição ambiental. Não há qualquer padronização de tipo de embarcação, apenas padronização da tarifa a ser cobrada, da carga e do passageiro. Nota-se que o empresariado converge para uma uniformização das tarifas cobradas, mesmo operando equipamentos tão diversos, tanto no que se refere ao tempo de uso acumulado, como também os diferentes custos operacionais entre as embarcações utilizadas.

Mesmo a infraestrutura portuária regional, salvo raras exceções aqui verificadas, está longe de ser considerada apropriada, pois não oferece segurança na atracação de embarcações e no embarque e desembarque de passageiros e de mercadorias.

Conforme indicado pelos resultados da simulação com o método AHP neste trabalho, para a melhoria da percepção do serviço bem prestado, impõe-se a continuidade dos programas de formação de mão de obra promovidos pela Marinha do Brasil, que poderiam ter maior alcance se fosse aberto para a oferta pela iniciativa privada deste ensino, similar ao que é praticado na aviação comercial, trazendo padrões de atendimento voltados ao bem-estar do usuário e não apenas à segurança da navegação.

Com a presença da Antaq, muito se avançou em termos de qualidade nas linhas Belém – Manaus e Belém – Macapá/Santana, como fica evidenciado pela redução das infrações apuradas durante as fiscalizações. Entretanto, conforme análises realizadas com base na metodologia AHP, utilizada nesta dissertação, fica claro a incompatibilidade da melhoria da qualidade do transporte baseada no atual sistema de penalidades, que visa o atendimento das obrigações dos prestadores de serviços autorizados.

11. Propostas e Trabalhos Futuros e Recomendações

Conforme verificado na pesquisa, existe a necessidade de estudos de otimização de embarcações específicas para cada linha de transporte aquaviário da Amazônia, visando indicar modelos de embarcações que sejam de fato apropriadas para o transporte de pessoas, com suporte digno à presença destas e não adaptações de embarcações cargueiras. A necessidade de um transporte regular e rápido que atenda a padrões de serviço adequado ao ser humano, que dê garantia do direito constitucional de ir e vir com dignidade, buscando redução de ineficiências, desperdícios e as agressões ao meio ambiente, são aspectos que devem nortear o projeto destas embarcações.

Também a regulação carece de definição de indicadores específicos para aferição de serviço adequado, sendo uma das atribuições da Antaq regular o mercado em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas. Eficiência e conforto são critérios relativos, sendo temerário impor aos prestadores e usuários um padrão que seja perfeito para todas as situações. Mas é em torno de conforto e eficiência que as ações de fiscalização têm sido mais operantes, motivada principalmente pelo descaso com o usuário por parte dos prestadores do serviço, que disponibilizam embarcações com acomodações impróprias para viagens de 120 horas de duração, sem fornecer água potável para higiene pessoal, sem tratamento de rejeitos sanitários (contaminação dos rios), invocando até mesmo razões culturais para assim procederem.

Da parte do ente regulador, há urgência de um acompanhamento e regulação dos preços e demanda: elaborar estudo detalhado sobre a formação de preços e ajustes de demanda do mercado. Fazer acompanhamento periódico destas duas variáveis e seu reflexo no mercado, considerando as no ato de outorga de linhas a novos prestadores de serviços. Definir indicadores claros e objetivos para a prestação de serviço adequado, possibilitando que a Antaq acompanhe e regule com mais clareza a prestação do serviço, definindo os critérios de segurança, conforto, pontualidade, regularidade, e permita um ambiente de segurança institucional e jurídica a todos envolvidos. E leve estes critérios para normas reguladoras concisas, sem conflito de competência com outros entes fiscalizadores.

Como sugestão de trabalhos acadêmicos futuros, seria interessante a ampliação desta pesquisa para outras linhas de navegação da Amazônia e a utilização de entrevistas de alcance anual, evitando o impacto da sazonalidade da demanda de transporte.

Do aspecto regulatório do transporte fluvial de passageiros, elaboração de pesquisas que averiguem a potencialidade do usuário como principal fiscal dos serviços que ele utiliza.

12. Bibliografia

1. Antaq – Agência Nacional de Transportes Aquaviários (2007c). Resolução nº 912, de 23 de novembro de 2007. Disponível em <<http://www.antaq.gov.br>>. Acesso em 13/07/16.
2. Antaq – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Caracterização da oferta e da demanda do transporte fluvial de passageiros da região amazônica. 2013.
3. Antaq – Agência Nacional de Transportes Aquaviários. Pesquisa de satisfação dos usuários do serviço de transporte longitudinal de passageiros e misto (passageiros e cargas) na navegação interior da região amazônica. 2015.
4. ARAGÃO, Alexandre Santos de. Agências reguladoras e a evolução do direito administrativo econômico. Rio de Janeiro: Forense, 2004.
5. BIOLCHINI, Monique Calmon de Almeida. A Regulação do Transporte Aquaviário. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2005.
6. BRASIL. Decreto-Lei Nº 2.035, de 21 de junho de 1983. Altera o § 2º do art. 3º do Decreto-lei nº 1.801, de 18 de agosto de 1980, e dá outras providências. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/1965-1988/Del2035.htm> Acesso em: 03 de agosto de 2013.
7. BRASIL. Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001. Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências. Brasília, 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110233.htm> Acesso em: 03 de março de 2014.
8. BRASIL. Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos, previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. Brasília, 1995. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/18987cons.htm> Acesso em: 03 de agosto de 2013.
9. BRASIL. Presidência da República. Secretaria de Portos. Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Relatório Executivo - Caracterização da Oferta e da

- Demanda do Transporte Fluvial de Passageiros na Região Amazônica – Brasília: Antaq, 2013. 108p. :
10. BRESSER PEREIRA, Luiz Carlos. Estado, aparelho do Estado e sociedade civil. Disponível em: <
<http://www.enap.gov.br/documents/586010/601535/4texto.pdf/afb4873e-5673-489d-8a86-2be57a94ef09>> Acesso em: 03 de agosto de 2013.
 11. BRITO, E. (2008). Transporte Hidroviário Interior de Passageiros na Região Amazônica: Metodologias aplicáveis ao cálculo do valor da tarifa. Dissertação de mestrado, COPPE/UFRJ, Programa de Engenharia de Transporte, 186pp.
 12. CARDOSO, Poliana; SANTOS, José Teixeira de A. N. ; MACHADO, Waltair Vieira - Modelo Multicritério para Determinar o Índice de Serviço Adequado das Empresas de Navegação Fluvial de Passageiros. 2013 - INTRA/UFAM
 13. CERVO, A. L.; BERVIAN, P. A. Metodologia Científica: para uso de estudantes universitários. São Paulo: McGraw-Hill, 1983.
 14. COSTA, Frederico Lustosa da. Brasil: 200 anos de Estado; 200 anos de administração pública; 200 anos de reformas. Rev. Adm. Pública, v.42, n.5, Rio de Janeiro set./out. 2008. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/rap/v42n5/a03v42n5>> Acesso em: 03 de agosto de 2013.
 15. DO NASCIMENTO, Joel Castro; DA SILVA Ocicleide Custodio. ANÁLISE DA LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE DE CARGA DO PÓLO INDUSTRIAL DE MANAUS; (UFAM).
http://www.abepro.org.br/biblioteca/enegep2012_tn_stp_157_915_21116.pdf,
 acessado em 11/10/2016.
 16. FARIA, Alberto de. Mauá: Irineu Evangelista de Souza, Barão e Visconde de Mauá, 1813-1889, 3.ed. São Paulo; Rio de Janeiro: Cia. Editora Nacional, 1946.
 17. FERREIRA, Marcio Antonio Couto - Proposição de indicadores de desempenho aplicado ao transporte de passageiros na Região Amazônica. 2013. 101 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) - Universidade Federal do Amazonas, Manaus, 2013.
 18. FINN, Brendan; MULLEY, Corinne - Urban Bus Services in Developing Countries and Countries in Transition. Journal of Public Transportation, Vol. 14, No. 4, 2011.
 19. IBGE,
<http://saladeimprensa.ibge.gov.br/noticias?view=noticia&id=1&busca=1&idnoticia=2972>,
 acessado em 11/10/2016.

20. JACOBS, Wouter et al . Amazon shipping, commodity flows and urban economic development: the case of Belém and Manaus. *Cad. Metrop.*, São Paulo , v. 15, n. 30, p. 389-410, dez. 2013 . Disponível em <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2236-99962013000200389&lng=pt&nrm=iso>. <http://dx.doi.org/10.1590/2236-9996.2013-3002>. (acessado em 11/10/2016)
21. KUWAHARA, Nelson. Planejamento Integrado do Setor de Transporte de Carga na Amazônia: Metodologia de Análise e Hierarquização de Alternativas de Investimentos em Infra-Estrutura de Transportes - UFRJ/COPPE, 2008.
22. LAZZARINI, Marilena. A voz dos consumidores nas agências reguladoras - PROENÇA, Jadir Dias; COSTA, Patrícia Vieira da; MONTAGNER, Paula - Desafios da regulação no Brasil. Escola Nacional de Administração Pública. Disponível em: <http://www.enap.gov.br/documents/586010/603392/proreg_2009.pdf/4fa3507a-ee8c-46d2-b7d1-5b7f2a459483>. Acesso em 06 de março de 2017.
23. LIMA JÚNIOR, Olavo Brasil. As reformas administrativas no Brasil: modelos, sucessos e fracassos. *Revista do Serviço Público*, v. 49, n. 2, 1998. Disponível em: <<http://www.bresserpereira.org.br/Documents/MARE/Terceiros-Papers/98-LimaJunior,OBde49%282%29.pdf>> Acesso em: 03 de agosto de 2013.
24. LINS, Nadja Vanessa Miranda; CAMELO, Alcilene Moreira; DACOL, Silvana. Caracterização do Transporte Fluvial de Passageiros na Amazônia - XX COPINAVAL, SÃO PAULO / 2007.
25. MEDEIROS, Juliana Terezinha da Silva. O transporte fluvial e o direito à dignidade da pessoa humana na Amazônia – 2011. 98f.
26. MEREGE, Fernando Indicadores da Navegação Hidroviária Mista na Região Amazônica. 7º Seminário de Transporte e Desenvolvimento Hidroviário Interior - SOBENA HIDROVIÁRIO 2011.
27. MELLO, R. Z. Alternativa para o posicionamento estratégico das empresas de transporte rodoviário de cargas (ETC) sob uma abordagem logística. Dissertação de mestrado, Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Produção, Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC, Florianópolis, SC, 2001.
28. MORAES, Hito Braga de, VASCONCELLOS, José Marcio do Amaral. Elaboração de uma análise qualitativa e quantitativa dos tipos e características das embarcações atualmente empregadas nas principais linhas de transporte de passageiro e carga, buscando identificar padrões típicos e principais problemas associados a adequação da

- tecnologia à via e ao transporte implantado. - VOLUME 2 - JUNHO DE 2001 – UFPA.
29. MORAES, Rita de Cássia. Ferramenta de avaliação do transporte hidroviário de passageiros da Região Amazônica - 2011.
 30. NETO, Diogo de Figueiredo Moreira. Mutações nos Serviços Públicos. Revista Eletrônica sobre a Reforma do Estado, Salvador, Instituto de Direito Público da Bahia, nº 1, março, 2005. Disponível na Internet: <
<http://www.direitodoestado.com/revista/REDAE-1-FEVEREIRO-2005-DIOGO-NETO.pdf>>. Acesso em 03 de agosto de 2013.
 31. NETO, Floriano de Azevedo Marques. A Nova Regulamentação dos Serviços Públicos. Revista Eletrônica sobre a Reforma do Estado, Salvador, Instituto de Direito Público da Bahia, nº 1, março, 2005. Disponível na Internet: <
<http://www.direitodoestado.com/revista/REDAE-1-FEVEREIRO-2005-FLORIANO-MARQUES-NETO.pdf>>. Acesso em 03 de agosto de 2013.
 32. NETO, Floriano de Azevedo Marques. Balanço e Perspectivas das Agências Reguladoras no Brasil. Revista Eletrônica sobre a Reforma do Estado, Salvador, Instituto de Direito Público da Bahia, nº 1, março, 2005. Disponível na Internet: <
<http://www.direitodoestado.com/revista/RERE-1-MAR%C7O-2005-FLORIANO%20DE%20AZEVEDO%20MARQUES%20NETO.pdf>>. Acesso em 03 de agosto de 2013.
 33. PADOVEZI, Carlos Daher - Conceito de embarcações adaptadas à via aplicado à navegação fluvial no Brasil / – ed. rev. – São Paulo, 2003. 215 p.
 34. PECCI, Alketa. Modelos regulatórios na área de transportes: a experiência americana. VII Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y de la Administración Pública, Lisboa, Portugal, 8-11 Oct. 2002 Disponível na Internet: <
<http://unpan1.un.org/intradoc/groups/public/documents/CLAD/clad0044309.pdf>>. Acesso em 03 de agosto de 2013.
 35. Pesquisa CNT da navegação interior 2016. – Brasília : CNT, 2016.
 36. PIRES JR., Floriano Carlos Martins, ASSIS, Luiz Felipe. Uma análise da importância da regulação econômica do transporte aquaviário de passageiros na Amazônia. Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2011. Disponível em:
 <<http://www.pesquisaemtransportes.net.br/relit/index.php/relit/article/download/jv5n4p3/127>>. Acesso em 03 de agosto de 2013.

37. Região metropolitana. In Britannica Escola Online. Enciclopédia Escolar Britannica, 2017. Web, 2017. Disponível em:
<http://escola.britannica.com.br/article/483502/regiao-metropolitana> - Acesso em: 13/07/2016.
38. SAATY, T.L. (2008) ‘Decision making with the analytic hierarchy process’, *Int. J. Services Sciences*, Vol. 1, No. 1, pp.83–98.
39. SALGADO, L. H.; MOTTA, R.S. (Orgs.). *Marcos Regulatórios no Brasil: o que foi feito e o que falta fazer*. Rio de Janeiro: Ipea, 2005. Disponível em: <
<http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/marcosRegulatoriosNoBrasil-11.pdf>>. Acesso em: 03 de agosto de 2013.
40. Salomon, Valério P.; Montevechi, José Arnaldo B.; Pamplona, Edson O. - *Justificativas para Aplicação do Método de Análise Hierárquica – 19º ENEGEP*. Rio de Janeiro, RJ - 1999
41. SARAIVA, Enrique. *Estado e Empresas Estatais. Criação e crescimento. O papel das empresas estatais como instrumento de política pública*. Brasília: Departamento de Coordenação e Controle de Empresas Estatais. Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, 2004. Disponível em:
<http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/dest/080707_GEST_SemInter_estado.pdf>. Acesso em 03 de agosto de 2013.
42. SOUTO, Marcos Juruena Villela. *Direito Administrativo Regulatório*. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2002.
43. SOUZA, Pedro Paulo Silva de. *Avaliação de Projetos de Sistemas de Transporte Coletivo Urbano com o Emprego do AHP*. – Rio de Janeiro: UFRJ/COPPE, 2015.

Anexo 1 – Descrição das Infrações

Infrações da Resolução 912-Antaq de 23 de novembro de 2007 Atualizado até Resolução Nº 3234 - Antaq, de 9 de janeiro de 2014.

São obrigações	São infrações (Art. 20):
Art. 12 V - informar à Antaq, no prazo de 5 (cinco) dias úteis do início da ocorrência, qualquer interrupção da prestação dos serviços autorizados, em decorrência de caso fortuito ou força maior, especificando as causas da interrupção;	I - deixar de informar à Antaq, no prazo de 5 (cinco) dias úteis do início da ocorrência, qualquer interrupção da prestação do serviço autorizado, em decorrência de casos fortuitos ou de força maior, especificando as causas da interrupção (Multa de até R\$ 1.000,00);
12 - VII - informar à Antaq, no prazo de 30 (trinta) dias após a ocorrência do fato, mudanças de endereço, substituição de administradores, alterações e/ou transferências de controle societário, alterações patrimoniais relevantes e alterações de qualquer tipo na frota em operação, inclusive perda de validade do CSN de quaisquer de suas embarcações;	II - deixar de informar, em até 30 (trinta) dias após a ocorrência do fato, mudanças de endereço, substituição de administradores, alterações e/ou transferências de controle societário, alterações patrimoniais relevantes e alterações de qualquer tipo na frota em operação, inclusive perda de validade do CSN de quaisquer de suas embarcações (Multa de até R\$ 1.000,00);
Art. 14 XI - utilizar, nas atividades que impliquem contato permanente com o público, pessoal corretamente uniformizado e identificado;	III - deixar de utilizar pessoal corretamente uniformizado e identificado nas atividades que impliquem contato permanente com o público (Multa de até R\$ 1.000,00);
XII - organizar e orientar as operações de embarque e desembarque, bem assim prestar as informações aos usuários quanto aos procedimentos a serem seguidos nas situações de emergência;	IV - deixar de organizar e orientar as operações de embarque e desembarque de passageiros (Multa de até R\$ 1.000,00);

<p>XIII - transportar, sem custo adicional para o usuário, a sua bagagem, observados os seguintes limites de peso e dimensão: a) como bagagem de mão, vinte quilogramas de peso total, desde que não sejam comprometidos o conforto, a segurança e a higiene dos passageiros;</p> <p>a) como bagagem de mão, vinte quilogramas de peso total, desde que não sejam comprometidos o conforto, a segurança e a higiene dos passageiros;</p> <p>b) no compartimento de carga, quarenta quilogramas de peso total de bagagem e volume máximo de duzentos decímetros cúbicos e limitada a maior dimensão de qualquer volume a um metro.</p>	<p>V - deixar de transportar, sem custo adicional para o passageiro, a sua bagagem, respeitados os limites de peso e dimensão estabelecidos no art. 14, inciso XIII (Multa de até R\$ 1.000,00);</p>
<p>XIV - fornecer ao passageiro comprovante de entrega da bagagem transportada no compartimento de carga;</p>	<p>VI - deixar de fornecer ao passageiro o comprovante de bagagem transportada no compartimento de carga (Multa de até R\$ 1.000,00);</p>
<p>XV - transportar, gratuitamente, crianças de até cinco anos de idade, desde que não ocupem acomodação individual e observadas as disposições legais e regulamentares aplicáveis ao transporte de menores;</p>	<p>VII - deixar de transportar, conforme disposto no art. 14, inciso XV (Multa de até R\$ 1.000,00);</p>
<p>VI - manter em local visível das embarcações e nos postos de venda de passagens o quadro de horários de saída, as tarifas a serem cobradas pela prestação do serviço, o número do respectivo documento de outorga e os telefones da Ouvidoria da Antaq e da Capitania, Delegacia ou Agência integrante do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA) da Marinha do Brasil em cuja jurisdição as embarcações operam;</p>	<p>VIII - deixar de manter em local visível das embarcações, e nos postos de venda de passagens, o quadro de horários de saída, as tarifas a serem cobradas pela prestação do serviço, o número do respectivo documento de outorga, os números dos telefones da Ouvidoria da Antaq e da Capitania, Delegacia ou Agência integrante do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA) da Marinha do Brasil em cuja jurisdição as embarcações operam (Multa de até R\$ 1.000,00);</p>
<p>XVI - receber as reclamações dos usuários, mediante a entrega de protocolo de registro;</p>	<p>IX - deixar de, mediante a entrega de protocolo de registro (Multa de até R\$ 1.000,00);</p>
<p>XVII - responder por escrito, em até 30 (trinta) dias, às reclamações encaminhadas pelos usuários.</p>	<p>X - deixar de responder por escrito, em até 30 (trinta) dias, às reclamações encaminhadas pelos usuários (Multa de até R\$ 1.000,00);</p>
<p>§ 1º Excedidos os limites de peso e dimensão das bagagens de que trata o inciso XIII deste artigo, a autorizada ou autorizado poderá cobrar até meio por cento do valor total da passagem pelo transporte de cada quilograma ou metro de excesso.</p>	<p>XI - em desacordo com o que é estabelecido no art. 14, § 1º (Multa de até R\$ 1.000,00);</p>

<p>§ 2º Nos casos de danos ou extravio das bagagens transportadas no compartimento de cargas, salvo motivo de força maior, a autorizada indenizará os respectivos passageiros, mediante a apresentação do comprovante de bagagem e do bilhete de passagem, no prazo de até 30 (trinta) dias contados da data da reclamação, na seguinte forma:</p> <p>I - nos casos de dano ou extravio, reposição do bem ou indenização pelo seu correspondente valor, desde que este tenha sido declarado no comprovante de bagagem;</p> <p>II - nos casos de dano ou extravio, sem que seja observado o disposto no inciso I, R\$ 500,00 por volume danificado e R\$ 1.600,00 por volume extraviado;</p> <p>III – no caso de dano na bagagem de mão, decorrente da prestação do serviço, aplicar-se-á o disposto nos incisos I e II, no que couber.</p>	<p>XII - deixar de indenizar os usuários por danos ou extravio da sua bagagem, na forma prevista no art. 14, § 2º (Multa de até R\$ 1.000,00);</p>
<p>§ 3º A reclamação do passageiro pelos danos ou extravio da bagagem transportada no compartimento de cargas deverá ser apresentada no momento do desembarque e registrada em formulário fornecido pela autorizada nos terminais hidroviários, nas agências de venda de passagens ou no interior da embarcação, com cópia para o reclamante.</p>	<p>XIII - deixar de disponibilizar para os usuários formulário apropriado para reclamação de dano ou extravio de bagagem, conforme definido no art. 14, § 3º (Multa de até R\$ 1.000,00);</p>
<p>VII - garantir duas vagas destinadas à pessoa com deficiência, comprovadamente carente, nos termos da Portaria nº 261 GM-MT, de 03 de dezembro de 2012.</p> <p>VIII - cumprir a norma da Antaq referente à concessão de benefícios aos idosos nos serviços de transporte aquaviário interestadual de passageiros, sob pena de aplicação das multas especificadas na respectiva Resolução.</p>	<p>XIV - deixar de conceder os benefícios de gratuidade a pessoa com deficiência comprovadamente carente, e para idosos, conforme o art. 14, incisos VII e VIII (Multa de até R\$ 10.000,00).</p>
<p>XII - organizar e orientar as operações de embarque e desembarque, bem assim prestar as informações aos usuários quanto aos procedimentos a serem seguidos nas situações de emergência;</p>	<p>XV - deixar de prestar aos usuários as informações quanto aos procedimentos a serem seguidos nas situações de emergência (Multa de até R\$ 2.000,00);</p>
<p>IX - manter as embarcações em tráfego em condições de adequado atendimento às necessidades de higiene e conforto dos usuários;</p>	<p>XVI - deixar de manter as embarcações em tráfego em condições de habitabilidade e de adequado atendimento às necessidades de higiene e de conforto dos usuários (Multa de até R\$ 2.000,00);</p>

<p>Art. 12 VI - diligenciar, nos casos de interrupção ou retardamento da viagem, a obtenção dos meios imediatos para a conclusão da mesma, sem que isto exima a autorizada das penalidades a que estiver sujeita;</p>	<p>XVII - deixar de diligenciar, nos casos de interrupção ou retardamento da viagem, para a obtenção dos meios imediatos para a conclusão da mesma (Multa de até R\$ 2.000,00);</p>
<p>Art. 14 I - fornecer alimentação adequada aos usuários quando a interrupção ou retardamento da viagem ultrapassar quatro horas, e alimentação e pousada adequadas quando ultrapassar doze horas, nos casos em que a interrupção ou o retardamento for de responsabilidade da autorizada, sendo admitida a habitabilidade na própria embarcação;</p> <p>II - restituir de imediato o valor da passagem, quando o usuário rescindir o contrato de transporte, desde que manifeste à autorizada a sua desistência com pelo menos 12 (doze) horas de antecedência em relação ao horário previsto para o início da viagem;</p> <p>III - restituir de imediato o valor da passagem, quando o usuário rescindir o contrato de transporte pela interrupção ou retardamento da viagem que ultrapasse quatro horas, desde que o usuário manifeste a sua desistência à autorizada até o horário da partida da viagem, quando este for de responsabilidade da autorizada;</p>	<p>XVIII - deixar de restituir de imediato ao usuário o valor total pago pela passagem ou deixar de fornecer alimentação ou pousada aos passageiros, nas situações previstas no art. 14, incisos I, II e III, conforme o caso (Multa de até R\$ 2.000,00);</p>
<p>X - emitir bilhete de passagem em, no mínimo três vias, sendo: a primeira via destinada ao usuário e que não poderá ser recolhida, salvo em caso de substituição;</p> <ul style="list-style-type: none"> • a segunda via entregue, obrigatoriamente, pelo usuário, ao encarregado de organizar a operação de embarque; • a terceira via mantida em arquivo e disponível na sede da autorizada, pelo prazo de dois anos a partir da data da viagem, para fins de controle e fiscalização pela Antaq e demais órgão competentes, respeitadas as legislações e regulamentos específicos e observadas as seguintes exigências: <p>a) os bilhetes de passagem deverão ser emitidos atendendo às especificações da legislação fiscal dos órgãos competentes e deverão conter, no mínimo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nome de fantasia e razão social; 	<p>XIX - deixar de emitir bilhete de passagem ou agir em desacordo com o estabelecido no art. 14, inciso X (Multa de até R\$ 2.000,00);</p>

<ul style="list-style-type: none"> • CNPJ e inscrição estadual; • endereço completo e telefone da autorizada; • número seqüencial do bilhete; • nome e identificação do passageiro; • origem e destino; • horário e data de realização da viagem; • linha em que será feita a viagem; • preço total da passagem, discriminando tarifas, taxas, seguros e valor da alimentação; • local e data da emissão do bilhete; • identificação do local a ser ocupado pelo passageiro na embarcação; • e identificação do vendedor; <p>b) a venda de passagens só poderá ser feita pela autorizada ou por agentes por ela credenciados, adequadamente identificados, nos terminais hidroviários ou em postos de venda, respeitada a legislação e regulamentos específicos;</p> <p>c) a venda de passagens deverá ser iniciada com antecedência mínima de 5 (cinco) dias da data de partida da viagem e a compra antecipada garantirá a reserva do lugar, ao usuário, até trinta minutos antes da partida.</p>	
<p>Art. 11. A autorizada somente poderá operar embarcação que estiver regularizada junto à Capitania, Delegacia ou Agência integrante do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA) da Marinha do Brasil e com apólice de Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações ou por Suas Cargas - DPEM em vigor.</p>	<p>XX - deixar de manter na embarcação os documentos de porte obrigatório, definidos pelos órgãos competentes (Multa de até R\$ 2.000,00);</p>
<p>Art. 12 XII - prestar o serviço autorizado em conformidade com os padrões estabelecidos de regularidade, eficiência, segurança, atendimento ao interesse público, generalidade, pontualidade, conforto, atualidade, cortesia na prestação dos serviços, modicidade nas tarifas e fretes e preservação do meio ambiente;</p>	<p>XXI - deixar de prestar o serviço autorizado em conformidade com os padrões estabelecidos de regularidade, eficiência, segurança, atendimento ao interesse público, generalidade, pontualidade, conforto, cortesia na prestação dos serviços, modicidade nas tarifas e nos fretes e preservação do meio ambiente (Multa de até R\$ 2.000,00);</p>

<p>IV - no caso de acidente, encaminhar à Antaq, no prazo 5 (dias) úteis, cópia do termo de ocorrência formulado junto à Capitania, Delegacia ou Agência integrante do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA) da Marinha do Brasil;</p>	<p>XXII - deixar de encaminhar à Antaq, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, cópia do termo de ocorrência de acidente, formulado junto à Capitania, Delegacia ou Agência integrante do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA) da Marinha do Brasil em cuja jurisdição as embarcações operam (Multa de até R\$ 2.000,00);</p>
<p>IX - a autorizada fica obrigada a enviar à Antaq, bimestralmente, as seguintes informações coletadas mensalmente por linha, pontos de embarque e desembarque e por embarcação, conforme a seguir especificado:</p> <p>a) número total de passageiros transportados;</p> <p>b) número de passageiros atendidos com os benefícios de gratuidade obrigatória, previstos nesta Norma;</p> <p>c) número de passageiros transportados com benefícios de gratuidade ou de descontos oferecidos pela autorizada;</p> <p>d) número de viagens efetivamente realizadas;</p> <p>e) tonelagem de cargas transportadas.</p>	<p>XXIII - deixar de prestar informações de natureza técnica, operacional, econômica, financeira, jurídica e contábil, vinculadas à autorização, nos prazos que lhe forem assinalados, ou ainda, omitir, retardar ou, por qualquer forma, prejudicar o fornecimento das referidas informações (Multa de até R\$ 3.000,00);</p>
<p>Art. 13. Para fins de manutenção da autorização e atualização de informações, a empresa brasileira de navegação fica obrigada a enviar à Antaq, quando solicitado, os documentos referidos no Capítulo III, nos termos estabelecidos nesta Norma.</p>	<p>XXIV - deixar de apresentar documentos solicitados pela Antaq, ou ainda, omitir, retardar ou, por qualquer forma, prejudicar o fornecimento dos referidos documentos (Multa de até R\$ 3.000,00);</p>
<p>Art. 12. I - iniciar a operação do serviço autorizado em até 60 (sessenta) dias, contados da data da publicação do respectivo Termo de Autorização no Diário Oficial da União, exceto nas situações previstas no inciso II e § 1º do Art. 6º ou em decorrência de casos fortuitos ou de força maior, devidamente justificados, sob pena de perda de validade;</p>	<p>XXV - deixar de iniciar a prestação do serviço autorizado em até 30 (trinta) dias da publicação do Termo de Autorização no Diário Oficial da União, salvo nas situações previstas no art. 6º inciso II e § 1º, ou em decorrência de casos fortuitos ou de força maior devidamente justificados; (Multa de até R\$ 3.000,00);</p>
	<p>XXVI - permitir que funcionários trabalhem sob efeito de bebida alcoólica ou qualquer substância tóxica durante a prestação do serviço (Multa de até R\$ 3.000,00);</p>
	<p>XXVII - transportar, no caso de transporte misto, carga fora dos locais para tanto destinados (Multa de até R\$ 3.000,00);</p>
	<p>XXVIII - deixar de enviar, trimestralmente, o relatório de acompanhamento da evolução do estágio da construção e o andamento da execução financeira, conforme art. 6º inciso II (Multa de até R\$ 3.000,00);</p>

<p>Art. 10. A autorizada se obriga a executar os serviços com observância das características próprias da operação, das normas e regulamentos pertinentes e sempre de forma a satisfazer os requisitos de regularidade, eficiência, segurança, atendimento ao interesse público, generalidade, pontualidade, conforto, cortesia na prestação dos serviços, modicidade nas tarifas e fretes e preservação do meio ambiente.</p>	<p>XXIX - efetuar venda de passagens acima da capacidade da embarcação (Multa de até R\$ 3.000,00);</p>
<p>Art. 12. II - cumprir a prestação do serviço conforme discriminado no Termo de Autorização, devendo submeter previamente à aprovação da Antaq qualquer alteração no esquema operacional:</p> <p>a) as alterações aprovadas pela Antaq deverão ser comunicadas aos usuários com antecedência mínima de 30 (trinta) dias, mediante a afixação das modificações do esquema operacional em locais visíveis nas embarcações e nos pontos de venda de passagens;</p> <p>b) o reajuste e revisão de tarifas far-se-á conforme o Art. 70 da Lei nº 9.069, de 1995.</p>	<p>XXX - executar os serviços em desacordo com as condições operacionais estabelecidas no Termo de Autorização (Multa de até R\$ 5.000,00);</p>
<p>III - permitir e facilitar o exercício da fiscalização pelos agentes da Antaq ou por ela nomeados para agirem em seu nome, e bem assim prestar informações de natureza técnica, operacional, econômica, financeira, jurídica e contábil, vinculadas à autorização, nos prazos que lhes forem assinalados;</p> <p>VIII - permitir aos agentes de fiscalização da Antaq ou por ela nomeados, quando em serviço e mediante apresentação de credencial, o livre acesso às embarcações, às dependências e às instalações da autorizada;</p>	<p>XXXI - obstar ou dificultar a ação do agente de fiscalização da Antaq ou por ela designado, quando em serviço e mediante apresentação de credencial (Multa de até R\$ 5.000,00);</p>
	<p>XXXII - intimidar, ameaçar, ofender, coagir ou, de qualquer forma, atentar contra a integridade física ou moral do agente público em exercício ou dos passageiros (Multa de até R\$ 5.000,00);</p>

<p>X - comunicar à Antaq e aos usuários, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias, qualquer programação de paralisação eventual, periódica ou definitiva, do serviço autorizado, sendo que a comunicação aos usuários deverá ser afixada na embarcação e nos postos de venda de passagem, salvo casos fortuitos ou de força maior;</p>	<p>XXXIII - cessar a prestação do serviço autorizado sem prévia comunicação à Antaq (Multa de até R\$ 5.000,00);</p>
<p>XIII - prestar o serviço com observância da legislação, das normas regulamentares ou dos acordos internacionais de que o Brasil seja signatário;</p>	<p>XXXIV - executar os serviços sem observância da legislação, das normas regulamentares ou dos acordos internacionais de que o Brasil seja signatário (Multa de até R\$ 5.000,00);</p>
<p>Art. 10. A autorizada se obriga a executar os serviços com observância das características próprias da operação, das normas e regulamentos pertinentes e sempre de forma a satisfazer os requisitos de regularidade, eficiência, segurança, atendimento ao interesse público, generalidade, pontualidade, conforto, cortesia na prestação dos serviços, modicidade nas tarifas e fretes e preservação do meio ambiente.</p>	<p>XXXV - transportar, desde que ciente de seu conteúdo real, cargas ou material perigoso ou proibido, em desacordo com as normas técnicas que regulam o transporte de materiais sujeitos a restrições (Multa de até R\$ 10.000,00);</p>
<p>Art. 12 XI - regularizar, nos prazos que lhe sejam fixados, a execução dos serviços autorizados;</p>	<p>XXXVI - deixar, quando intimado, de regularizar, nos prazos fixados, a execução dos serviços autorizados (Multa de até R\$ 10.000,00);</p>
<p>Art. 11. A autorizada somente poderá operar embarcação que estiver regularizada junto à Capitania, Delegacia ou Agência integrante do Sistema de Segurança do Tráfego Aquaviário (SSTA) da Marinha do Brasil e com apólice de Seguro Obrigatório de Danos Pessoais Causados por Embarcações ou por Suas Cargas - DPEM em vigor.</p>	<p>XXXVII - operar embarcação que não atenda às exigências do art. 11 desta Norma (Multa de até R\$ 10.000,00);</p>
	<p>XXXVIII - prestar informações falsas ou falsear dados em proveito próprio ou em proveito ou prejuízo de terceiros (Multa de até R\$ 50.000,00);</p>

<p>Art. 3º Somente poderá prestar o serviço de transporte de passageiros e o serviço de transporte misto na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional a empresa ou empresário legalmente autorizado pela Antaq.</p> <p>Art. 9º A autorização obriga a autorizada a submeter-se aos princípios da livre concorrência, vedada toda prática prejudicial à livre competição e bem assim situações que configurem competição imperfeita ou infração da ordem econômica, cumprindo à Antaq, quando for o caso, adotar as providências previstas no art. 31, da Lei nº 10.233, de 2001.</p>	<p>XXXIX - prestar o serviço de transporte aquaviário de que trata esta Norma sem autorização da Antaq (Multa de até R\$ 200.000,00).</p> <p>§ 1º A Antaq, ao constatar graves ocorrências que possam comprometer a segurança da operação, poderá solicitar à Marinha do Brasil, à Polícia Federal ou demais órgãos competentes, o apoio necessário e pertinente com vistas à imediata interdição de operação irregular.</p> <p>§ 2º Havendo indícios de ocorrência de prática prejudicial à competição ou à livre concorrência, ou ainda, infração à ordem econômica, a Antaq adotará as providências cabíveis e comunicará o fato ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE, à Secretaria de Direito Econômico – SDE do Ministério da Justiça, e à Secretaria de Acompanhamento Econômico – SEAE do Ministério da Fazenda, conforme o caso.</p> <p>§ 3º Configurada pelo Órgão competente uma das infrações de que trata o § 2º deste artigo, a autorização poderá ser cassada, nos termos do inciso IV do art. 18 desta Norma.</p>
--	---

Anexo 2 - Linha Belém - Manaus - Sanções aplicadas

De 2011 a 2016.

Conforme disponibilizado no sítio da Imprensa Nacional

A.A. DOS SANTOS PEREIRA TRANSPORTE – ME

N/M LIBERTY STAR

Sancionadores julgados

Nº do Processo	Data da Publicação	Código da Irregularidade	Tipo de Decisão	Valor da Multa	Qtd.
50305.000123/2015-89	24/7/2015	XXXVI	MULTA	R\$ 10.000,00	1
50305.000269/2015-24	5/8/2015	XVI	MULTA	R\$ 2.000,00	1
50305.000896/2015-65	3/9/2015	XXXVI	MULTA	R\$ 10.000,00	1
50305.001154/2015-57	11/1/2016	I	MULTA	R\$ 1.000,00	1
		XXI		R\$ 2.000,00	1
50305.001404/2014-78	29/4/2015	XIX	MULTA	R\$ 488,74	1
		XVI		R\$ 370,26	1
		XXI		R\$ 370,26	1
50305.002281/2015-73	6/4/2016	XVI	MULTA	R\$ 2.000,00	1
		XXX		R\$ 5.000,00	1
50305.002507/2014-55	24/6/2015	XVIII	MULTA	R\$ 2.000,00	1
		XXI		R\$ 0,00	1
50305.002594/2015-21	24/6/2016	XXIII	MULTA	R\$ 1.119,74	1
50306.001610/2015-59	29/3/2016	I	MULTA	R\$ 534,60	1
		XXX		R\$ 3.207,60	1
TOTAL				R\$ 40.091,20	15

Contenciosos julgados

Nº do Processo	Data da Publicação	Código da Irregularidade	Tipo de Decisão	Valor da Multa	Qtd.
50305.001425/2012-21	21/2/2013	III	MULTA	R\$ 200,00	1
		XVI		R\$ 400,00	1
		XIX		R\$ 400,00	1
		XXI		R\$ 600,00	1
		XXX		R\$ 3.000,00	1
50305.001644/2012-19	21/2/2013	I	MULTA	R\$ 100,00	1
		XXI		R\$ 400,00	1

Nº do Processo	Data da Publicação	Código da Irregularidade	Tipo de Decisão	Valor da Multa	Qtd.
		XXX		R\$ 2.500,00	1
50305.001832/2012-39	2/4/2013	XXI	MULTA	R\$ 2.000,00	1
50306.001548/2012-52	31/5/2013	IX	ADVERTÊNCIA	R\$ 0,00	1
		XV		R\$ 0,00	1
50305.000327/2013-58	26/7/2013	VIII	MULTA	R\$ 1.000,00	1
		XIX		R\$ 2.000,00	1
		XXIII	ADVERTÊNCIA	R\$ 0,00	1
		XXX	MULTA	R\$ 5.000,00	1
		XXXVI		R\$ 10.000,00	1
50305.000740/2013-12	25/10/2013	XIV	MULTA	R\$ 1.110,00	1
		XIX		R\$ 2.000,00	1
50305.001576/2013-61	9/1/2014	VIII	MULTA	R\$ 500,00	1
		XIV		R\$ 750,00	1
		XVI		R\$ 1.000,00	1
		XIX		R\$ 1.000,00	1
		XXI		R\$ 1.000,00	1
		XXX		R\$ 5.000,00	1
		XXXVI		R\$ 5.000,00	1
50305.001636/2013-45	9/1/2014	XXIII	MULTA	R\$ 3.000,00	1
50305.001780/2013-81	9/1/2014	XXI	MULTA	R\$ 2.000,00	1
		XXI		R\$ 2.000,00	1
		XXX		R\$ 5.000,00	1
50305.002114/2013-61	28/3/2014	XXIII	MULTA	R\$ 3.000,00	1
50305.002462/2013-38	20/5/2014	XVIII	MULTA	R\$ 2.000,00	1
		XXI		R\$ 2.000,00	1
		XXIII		R\$ 3.000,00	1
50305.000140/2014-35	26/5/2015	XXIII	MULTA	R\$ 3.000,00	1
50305.001029/2012-02	20/9/2012	XXI	ADVERTÊNCIA E MULTA	R\$ 200,00	1
50305.000452/2012-87	16/7/2012	III	MULTA	R\$ 100,00	1
		VI		R\$ 100,00	1
		VII		R\$ 100,00	1
		IX		R\$ 100,00	1
		XII		R\$ 100,00	1
		XIV		R\$ 550,00	1
		XV		R\$ 1.000,00	1
		XVI		R\$ 200,00	1
		XIX		R\$ 200,00	1
		XXX		R\$ 500,00	1
TOTAL				R\$ 73.110,00	45
TOTAL GERAL				R\$ 113.201,20	60

DINIZ NAVEGAÇÃO LTDA.

SAN MARINO III

Contenciosos julgados

Nº do Processo	Data da Publicação	Código da Irregularidade	Tipo de Decisão	Valor da Multa	Qtd.
50305.002326/2011-86	23/12/2011	XXIII	MULTA	R\$ 300,00	1
50306.001424/2011-96	11/08/2011	XVI	MULTA	R\$ 2.000,00	1
50305.001440/2010-16	15/02/2011	XXIV	ADVERTÊNCIA	R\$ 0,00	1
50305.000737/2013-07	03/10/2013	XXIII	MULTA	R\$ 300,00	1
			TOTAL	R\$ 2.600,00	4

Sancionadores julgados

Nº do Processo	Data da Publicação	Código da Irregularidade	Tipo de Decisão	Valor da Multa	Qtd.
50305.000737/2015-61	20/07/2015	XXX	MULTA	R\$ 19.277,82	1
			TOTAL	R\$ 19.277,82	1
			TOTAL GERAL	R\$ 21.877,82	5

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO A. R. TRANSPORTE LTDA. - EPP

N/M AMAZON STAR; N/M CLÍVIA; N/M RONDÔNIA

Contenciosos julgados

Nº do Processo	Data da Publicação	Código da Irregularidade	Tipo de Decisão	Valor da Multa	Qtd.
50305.000185/2013-29	25/6/2013	XXX	MULTA	R\$ 500,00	1
50305.002433/2013-76	16/5/2014	XVIII	MULTA	R\$ 2.000,00	1
50306000154/2014-49	30/7/2014	IV	MULTA	R\$ 650,00	1
50306000154/2014-49	30/7/2014	XVI	MULTA	R\$ 1.300,00	1
50306000154/2014-49	30/7/2014	XXI	MULTA	R\$ 1.300,00	1
50306000154/2014-49	30/7/2014	XXVII	MULTA	R\$ 1.950,00	1
50305.002799/2013-45	15/10/2014	XXX	MULTA	R\$ 1.000,00	1
50305.000134/2014-88	26/11/2014	XXX	MULTA	R\$ 687,00	1
			TOTAL	R\$ 9.387,00	8

Sancionadores julgados

Nº do Processo	Data da Publicação	Código da Irregularidade	Tipo de Decisão	Valor da Multa	Qtd.	
50305.000200/2014-10	23/7/2014	XXX	MULTA	R\$ 2.500,00	1	
50305.002763/2013-61	23/7/2014	XXXIV	MULTA	R\$ 500,00	1	
50306.000769/2014-75	2/2/2015	XXX	MULTA	R\$ 630,00	1	
50306.002079/2014-51	1/6/2015	XXX	MULTA	R\$ 525,00	1	
50305.000147/2015-38	3/8/2015	XXX	MULTA	R\$ 693,00	1	
				TOTAL	R\$ 4.848,00	5
				TOTAL GERAL	R\$ 14.235,00	13

MARQUES PINTO NAVEGAÇÃO LTDA.

N/M SANTARÉM; N/M NÉLIO CORREIA

Contenciosos julgados

Nº do Processo	Data da Publicação	Código da Irregularidade	Tipo de Decisão	Valor da Multa	Qtd.	
50300.000966/2009-87	22/02/2012	XXXIX	MULTA	R\$ 70.000,00	1	
50305.001021/2013-19	19/11/2013	XIX	MULTA	R\$ 2.000,00	1	
50305.001112/2012-73	22/11/2012	III	MULTA	R\$ 1.000,00	1	
		XXXIV			1	
50305.001255/2012-85	05/04/2013	XVI	ADVERTÊNCIA E MULTA	R\$ 700,00	1	
		XIX			1	
		XXI			1	
		XXIII			1	
50305.001323/2010-44	06/05/2011	III	ADVERTÊNCIA		1	
		IV			1	
		VIII			1	
		IX			1	
		XVI			1	
		XIX			1	
50305.001434/2011-31	01/11/2012	XXIV	MULTA	R\$ 600,00	1	
50305.003125/2011-04	31/07/2012	XXI	MULTA	R\$ 200,00	1	
		XXVII		R\$ 300,00	1	
		XXIX		R\$ 1.500,00	1	
50306.003036/2011-40	02/07/2012	ND	MULTA	R\$ 4.000,00	1	
50305.001233/2013-04	22/10/2013	VI	MULTA	R\$ 600,00	1	
		IX			1	
		XIX			1	
				TOTAL	R\$ 80.900,00	19

Sancionadores julgados

Nº do Processo	Data da Publicação	Código da Irregularidade	Tipo de Decisão	Valor da Multa	Qtd.
50300.001622/2016-14	10/08/2016	XXI	MULTA	R\$ 998,59	1
50305.001892/2015-02	07/06/2015	XIX	MULTA	R\$ 2.000,00	1
50305.002618/2013-81	09/06/2014	XXIV	MULTA	R\$ 1.500,00	1
50306.000236/2014-93	22/05/2014	II	MULTA	R\$ 800,00	1
50306.000236/2014-93	22/05/2014	XXX	MULTA	R\$ 4.000,00	1
			TOTAL	R\$ 9.298,59	4
			TOTAL GERAL	R\$ 90.198,59	25

Anexo 3 - Linha Belém - Santana - Sanções aplicadas

De 2011 a 2016.

Empresa	Embarcação	Data da outorga
ALAN BENTES PALHETA - ME	ANA BEATRIZ V	26/3/2012
ANTONIO PEREIRA DE SOUZA TRANSPORTES - ME	D. GLAUCE	11/7/2013
C R S NAVEGAÇÃO E TURISMO LTDA EPP	ANA BEATRIZ II	24/7/2012
CARLOS PEREIRA DE SOUZA	ALIANÇA COM DEUS I	16/8/2009
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO LUAN LTDA	BRENO	21/5/2010
EMPRESA DE NAVEGAÇÃO SANTANA LTDA	ANA BEATRIZ III	31/7/2009
	ANA BEATRIZ IV	
IRMÃOS GÓES INDÚSTRIA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO LTDA	SOUZA GOES I	8/3/2013
LOPES E DANTAS EIRELI - ME	BOM JESUS DO PARAUAÚ III	10/2/2011
MUNDIAL TRANSPORTE E NAVEGAÇÃO LTDA	ALMIRANTE DO MAR	23/6/2010
NAVEGAÇÃO LEÃO LTDA	CORONEL JOSÉ JÚLIO	18/5/2011
TEMBRANAVE NAVEGAÇÃO EIRELI - EPP	CELEBRIDADE	30/6/2015
VIAÇÃO TAPAJÓS LTDA	CAT V	25/1/2016
	CAT VII	

ALAN BENTES PALHETA – ME

ANA BEATRIZ V

Sancionadores julgados

Nº do Processo	Data da Publicação	Código da Irregularidade	Tipo de Decisão	Valor da Multa	Qtd.
50305.000234/2015-95	24/07/2015	XXXVI	MULTA	R\$ 4.552,02	1
50305.000284/2015-72	17/12/2015	XXX	MULTA	R\$ 1.377,00	1
50305.002057/2015-81	11/01/2016	XXIII	MULTA	R\$ 948,74	1
50305.002216/2014-67	15/04/2015	XXX	MULTA	R\$ 412,50	1
			TOTAL	7290,26	4

Contenciosos julgados

Nº do Processo	Data da Publicação	Código da Irregularidade	Tipo de Decisão	Valor da Multa	Qtd.
50305.000573/2013-18	2/8/2013	XXIII	MULTA	R\$ 300,00	1
50305.002604/2013-67	24/7/2014	XXXVI	MULTA	R\$ 300,00	1
50305.000081/2012-33	25/2/2012	XXX	ADVERTÊNCIA		
			TOTAL	R\$ 600,00	2
			TOTAL GERAL	R\$ 7.890,26	6

ANTONIO PEREIRA DE SOUZA TRANSPORTES – ME

D. GLAUCE

Sancionadores julgados

Nº do Processo	Data da Publicação	Código da Irregularidade	Tipo de Decisão	Valor da Multa	Qtd.
50305.000048/2014-75	29/8/2014	XXX	ADVERTÊNCIA	-	1
			TOTAL GERAL		1

Obs.: Empresa sem Processos Contenciosos.

C R S NAVEGAÇÃO E TURISMO LTDA EPP

ANA BEATRIZ II

Sancionadores julgados

Nº do Processo	Data da Publicação	Código da Irregularidade	Tipo de Decisão	Valor da Multa	Qtd.
50305.000273/2015-92	6/8/2015	I	MULTA	R\$ 664,56	1
		XXX		R\$ 5.000,00	1
50305.001475/2014-71	20/2/2015	XXXIII	MULTA	R\$ 997,50	1
50305.001818/2015-88	13/5/2016	XXX	MULTA	R\$ 3.762,34	1
50305.002202/2014-43	22/4/2015	XXX	MULTA	R\$ 981,75	1
			TOTAL	R\$ 4.744,09	5

Contenciosos julgados

Nº do Processo	Data da Publicação	Código da Irregularidade	Tipo de Decisão	Valor da Multa	Qtd.
50305.000191/2013-86	20/5/2014	XXX	MULTA	R\$ 5.000,00	1
50305.000555/2013-28	2/8/2013	XXIII	ADVERTÊNCIA	R\$ 0,00	1
50305.001156/2013-84	19/9/2013	XXX	ADVERTÊNCIA	R\$ 0,00	1
50305.001453/2013-20	2/12/2013	XXX	MULTA	R\$ 1.000,00	1
50305.001828/2013-51	9/1/2014	XXX	MULTA	R\$ 2.000,00	1
50305.002095/2013-72	17/3/2014	VIII	MULTA	R\$ 200,00	1
		XVI		R\$ 400,00	1
		XIX		R\$ 400,00	1
		XXX		R\$ 1.000,00	1
		XXXVI		R\$ 2.000,00	1
50305.002608/2013-45	23/7/2014	XXX	MULTA	R\$ 5.000,00	1
		XXX		R\$ 5.000,00	1
		XXXIII		R\$ 5.000,00	1
			TOTAL	R\$ 27.000,00	13
			TOTAL GERAL	R\$ 31.744,09	18

CARLOS PEREIRA DE SOUZA

ALIANÇA COM DEUS I

Sancionadores julgados

Nº do Processo	Data da Publicação	Código da Irregularidade	Tipo de Decisão	Valor da Multa	Qtd.
50305.002045/2015-57	11/1/2016	XXIII	ADVERTÊNCIA		1
50305.002593/2015-87	6/5/2016	XXIII	MULTA	R\$ 540,00	1
TOTAL GERAL				R\$ 540,00	1

Obs.: Empresa sem Processos Contenciosos.

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO LUAN LTDA

BRENO

Contenciosos julgados

Nº do Processo	Data da Publicação	Código da Irregularidade	Tipo de Decisão	Valor da Multa	Qtd.
50305.000462/2011-31	25/05/2011	III	MULTA	R\$ 100,00	1
		VIII		R\$ 100,00	1
50305.001085/2011-58	08/06/2011	XIV Item 28 da Instrução Normativa STA/MT nº 001/2001	MULTA	R\$ 160,00	1
		VI		R\$ 100,00	1
		XIV art.12 da Portaria Interestadual 003/2011		R\$ 550,00	1
50305.001261/2011-51	31/01/2012	VII	ADVERTÊNCIA	R\$ 0,00	1
		XIII		R\$ 0,00	1
		XIX		R\$ 0,00	1
		XXI		R\$ 0,00	1
50305.002453/2011-85	24/02/2012	II	MULTA	R\$ 200,00	1
50305.002620/2011-98	07/05/2012	II	MULTA	R\$ 300,00	1
		XXX		R\$ 500,00	1
50305.001884/2013-96	17/03/2014	XVI	MULTA	R\$ 2.000,00	1
TOTAL				R\$ 4.010,00	13
TOTAL GERAL				R\$ 4.010,00	13

Obs.: Empresa sem Processos Sancionadores.

EMPRESA DE NAVEGAÇÃO SANTANA LTDA

ANA BEATRIZ III; ANA BEATRIZ IV

Sancionadores julgados

Nº do Processo	Data da Publicação	Código da Irregularidade	Tipo de Decisão	Valor da Multa	Qtd.
50300.001393/2016-38	01/08/2016	IX	MULTA	R\$ 180,00	1
50305.000050/2015-25	24/06/2015	XXIX	MULTA	R\$ 3.000,00	1
50305.000235/2015-31	24/06/2015	XXX	MULTA	R\$ 14.113,44	1
50305.000288/2015-51	05/08/2015	XVI	MULTA	R\$ 275,00	1
		XXI		R\$ 233,75	1
50305.000736/2015-16	09/11/2015	XXXVI	MULTA	R\$ 1.800,00	1
50305.000920/2015-66	29/09/2015	XXXVI	MULTA	R\$ 8.270,95	1
50305.001479/2014-59	29/09/2015	XIX	MULTA	R\$ 261,25	1
50305.001479/2014-59	29/09/2015	XXXI	MULTA	R\$ 653,13	1
50305.001484/2015-42	21/06/2016	XIX	MULTA	R\$ 2.000,00	1
		XXVII		R\$ 3.000,00	1
50305.001589/2015-18	05/02/2016	XXX	MULTA	R\$ 5.000,00	1
50305.001920/2015-83	07/12/2015	XXIX	MULTA	R\$ 3.000,00	1
50305.002199/2014-68	27/04/2015	III	MULTA	R\$ 82,50	1
		IV		R\$ 148,50	1
		VIII		R\$ 99,00	1
		XXI		R\$ 297,00	1
		XXVII		R\$ 564,30	1
50305.002764/2014-97	27/04/2015	XXXVI	MULTA	R\$ 1.782,00	1
			TOTAL	R\$ 44.760,82	19

Contenciosos julgados

Nº do Processo	Data da Publicação	Código da Irregularidade	Tipo de Decisão	Valor da Multa	Qtd.
50305.001559/2012-42	05/04/2013	XXX	ADVERTÊNCIA	R\$ 0,00	1
50305.002354/2012-84	14/05/2013	XIX	MULTA	R\$ 400,00	1
50305.000321/2013-81	08/08/2013	VI	MULTA	R\$ 1.400,00	1
		VIII			1
		IX			1
		XXIV			1
		XXX			1
50305.000622/2013-12	13/08/2013	XIX	MULTA	R\$ 1.000,00	1
50305.002606/2013-56	29/05/2014	I	MULTA	R\$ 6.000,00	1
		VIII			1
		XIX			1

Nº do Processo	Data da Publicação	Código da Irregularidade	Tipo de Decisão	Valor da Multa	Qtd.	
		XXI			1	
50305.000113/2011-10	07/03/2012	art. 14, inciso VIII	MULTA	R\$ 2.800,00	1	
		XIX			1	
		XXIII			1	
		XXIV			1	
		XXXIV			1	
50305.002050/2010-55	04/05/2011	III	MULTA	R\$ 200,00	1	
50305.002340/2011-80	31/01/2012	XXIII	MULTA	R\$ 600,00	1	
				TOTAL	R\$ 12.400,00	19
				TOTAL GERAL	R\$ 57.160,82	38

IRMÃOS GÓES INDÚSTRIA COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO LTDA

SOUZA GOES I

Sancionadores julgados

Nº do Processo	Data da Publicação	Código da Irregularidade	Tipo de Decisão	Valor da Multa	Qtd.	
50305.000275/2015-81	5/8/2015	I	MULTA	R\$ 165,00	1	
50305.000275/2015-81	5/8/2015	XXX	MULTA	R\$ 900,00	1	
50305.002210/2014-91	13/5/2015	XXX	MULTA	R\$ 446,25	1	
				TOTAL GERAL	R\$ 1.511,25	3

Obs.: Empresa sem Processos Contenciosos

LOPES E DANTAS EIRELI – ME

BOM JESUS DO PARAUAÚ III

Sancionadores julgados

Nº do Processo	Data da Publicação	Código da Irregularidade	Tipo de Decisão	Valor da Multa	Qtd.
50300.002697/2016-12	12/7/2016	XXXIII	MULTA	R\$ 1.098,08	1
50305.000287/2015-14	3/8/2015	IX	MULTA	R\$ 214,20	1
		VIII		R\$ 214,20	1
		XXX		R\$ 1.071,00	1
50305.001576/2015-22	7/12/2015	XXXVI	MULTA	R\$ 4.072,86	1

Nº do Processo	Data da Publicação	Código da Irregularidade	Tipo de Decisão	Valor da Multa	Qtd.
			TOTAL GERAL	R\$ 6.670,34	5

Obs.: Empresa sem Processos Contenciosos.

MUNDIAL TRANSPORTE E NAVEGAÇÃO LTDA

ALMIRANTE DO MAR

Sancionadores julgados

Nº do Processo	Data da Publicação	Código da Irregularidade	Tipo de Decisão	Valor da Multa	Qtd.
50305.000777/2015-11	3/9/2015	I	MULTA	R\$ 1.000,00	1
		XXI		R\$ 2.000,00	1
50305.000892/2015-87	3/9/2015	XXXVI	MULTA	R\$ 6.645,62	1
50305.001543/2014-18	19/1/2015	XIX	MULTA	R\$ 570,20	1
		XXI		R\$ 518,36	1
50305.001743/2014-54	19/1/2015	XXIII	MULTA	R\$ 647,96	1
50305.002204/2014-32	15/4/2015	VI	MULTA	R\$ 96,25	1
		XIX		R\$ 438,90	1
		XVI		R\$ 192,50	1
			TOTAL	R\$ 12.109,79	9

Contenciosos julgados

Nº do Processo	Data da Publicação	Código da Irregularidade	Tipo de Decisão	Valor da Multa	Qtd.
50305.000040/2014-17	18/7/2014	XIX	MULTA	R\$ 2.000,00	1
50305.000107/2012-43	10/5/2012	XIX	MULTA	R\$ 2.100,00	1
		XXX			1
50305.000216/2011-80	23/8/2011	IV	MULTA	R\$ 1.400,00	1
		VI			1
		XI			1
50305.000262/2014-21	1/9/2014	XXX	MULTA	R\$ 5.000,00	1
50305.000977/2012-12	1/11/2012	III	MULTA	R\$ 200,00	1
		IV		R\$ 200,00	1
		VI		R\$ 1.000,00	1
		IX		R\$ 100,00	1
		XIII		R\$ 100,00	1
		XIV		R\$ 910,00	1
		XXI		R\$ 2.000,00	1
		XXIII		R\$ 3.000,00	1
XXIX	R\$ 3.000,00	1			

Nº do Processo	Data da Publicação	Código da Irregularidade	Tipo de Decisão	Valor da Multa	Qtd.
50305.001368/2013-61	16/5/2014	XXIII	MULTA	R\$ 3.000,00	1
50305.001550/2012-31	21/1/2013	VI	MULTA	R\$ 500,00	1
		IX		R\$ 100,00	1
		XIX		R\$ 600,00	1
		XXX		R\$ 2.500,00	1
50305.001577/2013-13	28/11/2013	XIX	MULTA	R\$ 2.000,00	1
50305.002042/2012-71	2/4/2013	XXX	MULTA	R\$ 5.000,00	1
50305.001873/2011-44	9/11/2011	I	MULTA	R\$ 2.500,00	1
		III			1
		VI			1
		XVI			1
		XIX			1
		XXIII			1
		XXIV			1
		XXX			1
50305.002096/2011-55	9/11/2011	XXIII	ADVERTÊNCIA	R\$ 0,00	1
50305.002112/2013-71	27/2/2014	XXI	MULTA	R\$ 2.000,00	1
50305.002435/2011-01	31/1/2012	XXX	MULTA	R\$ 1.000,00	1
50305.002605/2013-10	29/7/2014	XIX	MULTA	R\$ 2.000,00	1
50305.003243/2011-12	25/5/2012	XXVII	MULTA	R\$ 600,00	1
50305.002684/2010-16	11/3/2011	II	MULTA	R\$ 500,00	1
50305.002684/2010-16	11/3/2011	XII	MULTA		1
TOTAL				R\$ 43.310,00	36
TOTAL GERAL				R\$ 55.419,79	45

NAVEGAÇÃO LEÃO LTDA

CORONEL JOSÉ JÚLIO

Sancionadores julgados

Nº do Processo	Data da Publicação	Código da Irregularidade	Tipo de Decisão	R\$	Qtd.
50305.000918/2015-97	3/9/2015	XXXVI	MULTA	R\$ 3.188,81	1
50305.001155/2015-18	9/11/2015	I	MULTA	R\$ 1.000,00	1
50305.001483/2015-14	20/1/2016	XXX	MULTA	R\$ 1.836,00	1
50305.001890/2015-13	9/8/2016	XIX	MULTA	R\$ 1.852,06	1
		VIII		R\$ 1.000,00	1
50305.002426/2014-55	15/6/2015	I	MULTA	R\$ 148,50	1
50305.002605/2015-73	30/3/2016	XXIII	MULTA	R\$ 1.283,90	1
TOTAL				R\$ 10.309,27	7

Contenciosos julgados

Nº do Processo	Data da Publicação	Código da Irregularidade	Tipo de Decisão	Valor da Multa	Qtd.
50305.000003/2014-09	18/7/2014	XXXVI	MULTA	R\$ 1.000,00	1
50305.000092/2014-85	18/7/2014	XXX	MULTA	R\$ 1.000,00	1
50305.000251/2014-41	15/10/2014	XXX	MULTA	R\$ 3.000,00	1
50305.000326/2014-94	14/8/2014	XIX	MULTA	R\$ 600,00	1
50305.000693/2013-15	6/3/2015	XIX	MULTA	R\$ 259,20	1
50305.001486/2013-70	2/12/2013	XIX	MULTA	R\$ 400,00	1
50305.002117/2013-02	27/2/2014	XXIV	MULTA	R\$ 3.000,00	1
50305.003131/2011-53	30/4/2012	XVI	ADVERTÊNCIA	R\$ 0,00	1
TOTAL				R\$ 9.259,20	8
TOTAL GERAL				R\$ 19.568,47	15

VIAÇÃO TAPAJÓS LTDA

CAT V; CAT VII

Contenciosos julgados

Nº do Processo	Data da Publicação	Código da Irregularidade	Tipo de Decisão	R\$	Qtd.
50305.002131/2011-36	24/2/2012	XXXIII	Multa	R\$ 1.000,00	1
TOTAL GERAL				R\$ 1.000,00	1

Obs.: Empresa sem Processos Sancionadores.