

**UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE - UNESC
UNIDADE ACADÊMICA DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÔMICO
MESTRADO EM DESENVOLVIMENTO SOCIECONÔMICO**

JULIO CESAR ZILLI

**POLÍTICAS PARA O DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO: UM
ESTUDO NO PORTO DE IMBITUBA – SANTA CATARINA**

**CRICIUMA
2015**

JULIO CESAR ZILLI

**POLÍTICAS PARA O DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO: UM
ESTUDO NO PORTO DE IMBITUBA – SANTA CATARINA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioeconômico da Universidade do Extremo Sul Catarinense (UNESC), como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Desenvolvimento Socioeconômico.

Orientador: Prof. Dr. Miguelangelo Gianezini

Coorientador: Prof. Dr. Alcides Goularti Filho

**CRICIUMA
2015**

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação

Z69p Zilli, Julio Cesar.

Políticas para o desenvolvimento portuário : um estudo no Porto de Imbituba – Santa Catarina / Julio Cesar Zilli ; orientador : Miguelangelo Gianezini ; Coorientador: Alcides Goularti Filho. – Criciúma, SC : Ed. do Autor, 2015.

233 p. : il. ; 21 cm.

Dissertação (Mestrado) - Universidade do Extremo Sul Catarinense, Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioeconômico, Criciúma, 2015.

1. Portos – Imbituba (SC). 2. Portos – Imbituba (SC) - Administração. 3. Desenvolvimento econômico – Aspectos sociais. 4. Políticas públicas. I. Título.

CDD 22. ed. 387.1098164

JÚLIO CÉSAR DE FARIAS ZILLI

**POLÍTICAS PARA DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO: UM
ESTUDO NO PORTO DE IMBITUBA – SANTA CATARINA**

Esta dissertação foi julgada e aprovada para obtenção do Grau de Mestre em Desenvolvimento Socioeconômico no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioeconômico da Universidade do Extremo Sul Catarinense.

Criciúma, 16 de dezembro de 2015.

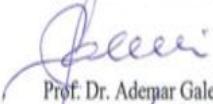
BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Miguelangelo Gianezini
(Orientador - UNESC)



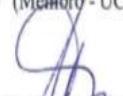
Prof. Dr. Alcides Goularti Filho
(Coorientador - UNESC)



Prof. Dr. Ademar Galelli
(Membro - UCS)



Prof.ª Dra. Cristina Keiko Yamaguchi
(Membro - UNESC)



Prof. Dr. Jose Antonio Mateo
Oviedo
(Membro - UNESC)



Júlio Cesar de Farias Zilli
Mestrando



Prof. Dr. Alcides Goularti Filho
Coordenador do PPGDS-UNESC

DEDICATÓRIA

A minha esposa Nadia Damiani
Zilli e aos meus filhos Ana Zilli
e João Zilli.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus.

Agradeço também a todos os professores do Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioeconômico – PPGDS da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC.

À UNESC, pela bolsa de estudos.

Aos professores Luís Rogério Pupo Gonçalves e Gean Carlos Fermino, pela paciência, credibilidade e competência na transmissão dos conhecimentos.

Às professoras Dra. Rosane Aléssio Dal Toé e Dra. Gertrudes Dandollini pelo incentivo para ingressar no mestrado.

À professora Msc. Kátia Dalla Libera Soratto, pelo incentivo para ingressar no PPGDS.

Aos colegas da primeira turma do PPGDS/UNESC, em especial aos amigos Ricardo Colonetti, Juliana Paganini, Raquel Felício, André Topanotti e Rosana Manentti.

Aos professores, Dr. Ademar Galelli, Dr. José Antonio Mateo Oviedo e Dra. Cristina Keiko Yamaguchi, por aceitarem o convite para compor a banca examinadora.

Aos parceiros de publicações em revistas e eventos.

À professora Dra. Adriana Carvalho Pinto Vieira, pela fortalecida parceria no ensino, pesquisa e extensão.

Ao professor Gilberto Barreto Costa Pereira, pela prestigiosa ajuda durante toda a caminhada da pesquisa. Profissional de extrema competência, que sempre esteve à disposição nos momentos decisivos para a construção da dissertação.

Ao professor Dr. Alcides Goularti Filho, pelas contribuições e compartilhamento de conhecimento durante as aulas de Teorias do Desenvolvimento Socioeconômico e Formação Econômica e Desenvolvimento Regional.

Ao orientador professor Dr. Miguelangelo Gianezini, pela sabedoria, comprometimento, direcionamentos e estímulos para finalização da dissertação.

*“O cientista não é o homem que
fornece as verdadeiras respostas; é
quem faz as verdadeiras perguntas.”*

Claude Lévi-Strauss

RESUMO

O sistema portuário é um dos principais elementos da cadeia logística no Brasil, contribuindo para a expansão econômica do país. Dentre os 37 portos públicos marítimos, amparados por um marco legal e institucional que direciona o modelo de exploração e gestão portuária, encontram-se os quatro portos públicos do Estado de Santa Catarina, incluindo o Porto de Imbituba, com participação histórica no desenvolvimento da mesorregião Sul catarinense. Nesse contexto, desenvolveu-se um estudo com o objetivo de analisar as contribuições e implicações das políticas para o desenvolvimento do Porto de Imbituba. Metodologicamente, propôs-se a realização de um estudo interdisciplinar, caracterizado como uma pesquisa aplicada, por meio do método dedutivo. Quanto aos objetivos, optou-se por uma pesquisa descritiva e exploratória, adotando a estratégia de um estudo de caso, com revisão de literatura, levantamento documental e uma pesquisa de campo. Para a coleta de dados em campo, realizou-se uma entrevista em profundidade junto aos agentes que possuem relação com o Porto de Imbituba. Os dados foram analisados e discutidos, por meio de uma abordagem essencialmente qualitativa. Verificou-se que com a implantação da Lei nº 8.630 em 1993, quebrou-se o monopólio estatal no setor portuário, centralizando a administração na Autoridade Portuária, adotando o modelo *Landlord Port* nos portos públicos e *Fully Privatized* nos TUP's. Visando o desenvolvimento de um novo marco regulatório, é implementada a nova Lei dos Portos nº 12.815 em 2013, centralizando na SEP/PR o planejamento e poder concedente, cabendo a ANTAQ as funções de regulação e fiscalização, e para a Autoridade Portuária, a administração local da instalação portuária. Com enfoque no Porto de Imbituba, constatou-se que o mesmo foi planejado exclusivamente para o escoamento da produção carbonífera, tornando-se o grande porto carvoeiro do Brasil, com administração privada via CDI. Nos anos de 1990, o complexo formado pelas minas, ferrovia, lavador de Capivari, termoelétrica, carboquímica e porto foi parcialmente desmontado. Com o fim da concessão da CDI no final de 2012, o Estado de Santa Catarina assume o porto, por meio da SCPar Porto de Imbituba S.A. Constatou-se que com a Lei nº 8.630/93 foi possível a capitalização do porto, modernização portuária, arrendamentos para a iniciativa privada e disponibilidade de incentivos fiscais para incrementar a competitividade. Em contrapartida, a regulamentação dos anos de 1990 falhou em delegar responsabilidades a Autoridade Portuária. Observou-se que a partir da nova Lei dos Portos nº 12.815/2013, que ainda não foi

totalmente implementada por meio de ações concretas no setor portuário e também no Porto de Imbituba, surgem como aspectos positivos a tentativa de se promover no Brasil um plano nacional de desenvolvimento logístico, ampliação das possibilidades de aporte de capital, participação do setor privado, ações de gestão para a Companhias Docas e o desenvolvimento do Plano Mestre para os portos. Dentre as implicações da nova norma, ainda falta compreender a nova modelagem e os novos conceitos trazidos pela mesma, além da centralização do planejamento na SEP/PR, especificidades regionais e problemas históricos de capacitação e profissionalização.

Palavras chave: Desenvolvimento socioeconômico; Políticas governamentais; Gestão portuária.

ABSTRACT

The port system is one of the main elements of the logistics chain in Brazil, contributing to the economic growth of the country. Among the 37 maritime public ports, supported by a legal and institutional framework that directs the pattern of exploration and port management, are the four public ports in the state of Santa Catarina, including the Port of Imbituba, with historical participation in the development of mesoregion Southern Santa Catarina. In this context, we developed a study aiming to analyze the contributions and policy implications for the development of the Port of Imbituba. Methodologically, it was proposed to carry out an interdisciplinary study, characterized as an applied research through the deductive method. As for goals, we opted for a descriptive and exploratory research, adopting the strategy of a case study with literature review, documental and field research. To collect data in the field, there was an in-depth interview with the agents that are related to the Port of Imbituba. The data were analyzed as by means of an essentially qualitative approach. It was found that with the implementation of Law No. 8630 in 1993, broke up the state monopoly in the port sector, centralizing the administration in the Port Authority, adopting the Landlord Port model in public ports and Fully Privatized in TUP's. Aiming to develop a new regulatory framework is implemented the new Ports Law No. 12,815 in 2013, centering on the SEP / PR planning and granting authority, leaving ANTAQ regulatory functions and supervision, and the Port Authority, management local port facility. Focusing on the Port of Imbituba, it was found that it was designed exclusively for the transportation of coal production, becoming the large coal port in Brazil, with private management via CDI. In the 1990s, the complex formed by the mines, railway, washer Capivari, thermoelectric, carbon chemistry and port was partially dismantled. For the purpose of granting the CDI in late 2012, the State of Santa Catarina takes the port, through SCPar Port of Imbituba SA was found that with Law No. 8,630 / 93 Could the capitalization of the port, port modernization, leases to the private sector and the availability of tax incentives to increase competitiveness. In contrast, the regulation of the 1990s failed to delegate responsibility to the Port Authority. It was observed that from the new Ports Law No. 12,815 / 2013, which has not yet been fully implemented through concrete actions in the port sector and also in the Port of Imbituba, appear as positive aspects the attempt to promote in Brazil a national plan for logistics development, expansion of capital investment of possibilities, private sector participation, management

actions to dock companies and the development of the Master Plan for the ports. Among the implications of the new standard, it has yet to understand the new model and the new concepts brought by the same, as well as centralization of planning in the SEP / PR, regional particularities and historical training and professional problems.

Keywords: Socioeconomic development; Government policies; Port management.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 01 – Localização da AMREC, AMESC e AMUREL.....	40
Figura 02 – Fases da política pública.....	49
Figura 03 – Mapa com localização dos principais PO marítimos.....	54
Figura 04 – Mapa com localização dos TUP	55
Figura 05 – Configuração organizacional da Lei nº 8.630.....	63
Figura 06 – Estrutura institucional da Lei nº 12.815.....	69
Figura 07 – Integração entre os planos federais.....	78
Figura 08 – Dimensão organizacional de cada programa.....	80
Figura 09 – Representação dos três principais eixos do PELT-SC.....	88
Figura 10 – Início da construção do Porto de Imbituba.....	96
Figura 11 – Antigas instalações do Porto de Imbituba.....	97
Figura 12 – Configuração inicial e atual do porto de Imbituba.....	105
Figura 13 – Mapa estrutural do Porto de Imbituba.....	107
Figura 14 – Principais destinos das exportações em 2014.....	113
Figura 15 – Principais origens das importações em 2014.....	114
Figura 16 – Balança comercial de Santa Catarina - <i>US\$/FOB</i>	114
Figura 17 – Balança comercial do Porto de Imbituba - <i>US\$/FOB</i>	115
Figura 18 – Exportação por categoria de produtos – <i>US\$/FOB</i>	117
Figura 19 – Montante (<i>US\$</i>) de produtos na exportação.....	118
Figura 20 – Volume (KG) dos cinco principais produtos na exportação.....	119
Figura 21 – Importação por categoria de produtos – <i>US\$/FOB</i>	120
Figura 22 – Montante (<i>US\$</i>) de produtos na importação.....	121
Figura 23 – Volume (KG) dos cinco principais produtos na importação	122
Figura 24 – Principais produtos e movimentação projetada para 2015.....	124
Figura 25 – Principais produtos e movimentação projetada para 2030.....	124
Figura 26 – Ampliação de cais acostável.....	148

LISTA DE QUADROS

Quadro 01 – Dimensões da política.....	45
Quadro 02 – Tipologia das políticas públicas.....	48
Quadro 03 – Tipos de unidades portuárias.....	52
Quadro 04 – Aspectos de um <i>Hub Port</i>	52
Quadro 05 – Modelos de gestão portuária e formas de parcerias.....	53
Quadro 06 – Estruturas portuárias de Santa Catarina.....	56
Quadro 07 – Cronologia de normativas - período de 1869 a 1903.....	58
Quadro 08 – Cronologia de normativas – período de 1930 a 1980.....	59
Quadro 09 – Regulamentação federal do setor portuário a partir de 1990 a 2015.....	60
Quadro 10 – Mudanças proporcionadas pela Lei nº 8.630.....	64
Quadro 11 – Novas funções da Autoridade Portuária.....	70
Quadro 12 – Ações decorrentes do novo marco regulatório.....	73
Quadro 13 – Fragilidades do sistema portuário.....	76
Quadro 14 – Situação atual dos Planos Mestres.....	79
Quadro 15 – Programas para desenvolvimento portuário.....	82
Quadro 16 – Incentivos fiscais para desenvolvimento portuário.....	84
Quadro 17 – Parcerias para desenvolvimento portuário.....	85
Quadro 18 – Regulamentação municipal para o Porto de Imbituba de 1990 a 2015.....	90
Quadro 19 – Síntese da estrutura carbonífera em Santa Catarina.....	98
Quadro 20 – Síntese histórica do Porto de Imbituba.....	103
Quadro 21 – Matriz <i>Swot</i>	106
Quadro 22 – Estrutura dos berços de atracação em operação.....	107
Quadro 23 – Operadores portuários, cargas, vínculo e vigência.....	108
Quadro 24 – Composição da hinterlândia do Porto de Imbituba.....	112
Quadro 25 – Entrevistados e estrutura da entrevista.....	128
Quadro 26 – Síntese dos procedimentos metodológicos.....	130
Quadro 27 – Objetivos específicos <i>versus</i> tipo de pesquisa.....	131
Quadro 28 – Objetivos específicos <i>versus</i> estrutura da pesquisa.....	132
Quadro 29 – Evolução da modelagem dos portos públicos.....	134
Quadro 30 – Evolução do quadro institucional.....	136
Quadro 31 – Síntese dos principais aportes financeiros.....	145
Quadro 32 – Processos de arrendamento no Porto de Imbituba.....	146
Quadro 33 – Equipamentos via REPORTO e FINAME.....	148
Quadro 34 – Mudanças de perfil, contribuições e implicações da Lei nº 8.630/1993 para o desenvolvimento do Porto de Imbituba.....	149
Quadro 35 – Mudanças de perfil, contribuições e implicações da Lei nº 12.815/2013 para o desenvolvimento do Porto de Imbituba.....	155

LISTA DE TABELAS

Tabela 01 – Movimentação de cargas no Porto de Imbituba: 1944-1965.....	99
Tabela 02 – Movimentação de cargas no Porto de Imbituba: 1966-1978.....	100
Tabela 03 – Movimentação de cargas no Porto de Imbituba: 1979-1993.....	101
Tabela 04 – Movimentação de cargas no Porto de Imbituba: 1994-2014.....	102
Tabela 05 – Exportações dos Estados pelo Porto de Imbituba em 2014.....	111
Tabela 06 – Importações dos Estados pelo Porto de Imbituba em 2014.....	111
Tabela 07 – Representatividade do Porto de Imbituba em SC.....	116
Tabela 08 – Movimentação projetada – 2015 a 2030 – KG.....	122

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AALP - Áreas de Apoio Logístico Portuário
ACI – Associação Comercial e Industrial
ACIC – Associação Comercial e Industrial de Criciúma
AFRMM – Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante
AGIL - Armazéns Gerais de Imbituba Ltda.
ALICEWeb - Sistema de Informações de Comércio Exterior via *Web*
AMESC - Associação dos Municípios do Extremo Sul Catarinense
AMREC - Associação dos Municípios da Região Carbonífera
AMUREL - Associação dos Municípios da Região de Laguna
ANAC – Agência Nacional de Aviação Civil
ANP - Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustível
ANTAQ - Agência Nacional de Transporte Aquaviário
ANTF – Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários
ANTT - Agência Nacional de Transporte Terrestre
APA - Área de Proteção Ambiental
APEC - Centro de Cooperação Técnica Porto de Antuérpia
ARP - Programa de Arrendamento Portuário
BID - Banco Interamericano de Desenvolvimento
BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CAAE – Certificado de Apresentação para Apreciação Ética
CAMEX – Câmara de Comércio Exterior
CAP – Conselho da Autoridade Portuária
CDI – Companhia Docas de Imbituba
CDP – Concentrador de Dados Portuários
CEP – Comitê de Ética em Pesquisa
CIL - Centro de Iniciativas Locais
CNI – Confederação Nacional da Indústria
CNIPT - Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte
CNT – Confederação Nacional do Transporte
CODESP - Companhia Docas do Estado de São Paulo
CONAPORTOS - Comissão Nacional das Autoridades dos Portos
CONIT - Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte
CRB – Cimentos Rio Branco
DEINFRA – Departamento de Infraestrutura
DI – Debênture de Infraestrutura
DNIT - Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte
EFDTC – Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina
ETC- Estações de Transbordo de Carga
EVTEA - Estudos de Viabilidade, Técnica, Econômica e Ambiental

FACISC - Federação das Associações Empresariais de Santa Catarina
FAPESC - Fundação de Apoio á Pesquisa Científica e Tecnológica do Estado de Santa Catarina
FERTISANTA – Fertilizantes Santa Catarina Ltda.
FETRANSCESC - Federação das Empresas de Transportes de Cargas e Logística no Estado de Santa Catarina
FIESC – Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina
FMM – Fundo da Marinha Mercante
FOB – *Free on Board*
IBGE – Instituto Nacional de Geografia Estatística
ICC – Indústria Carbonífera Catarinense
ICMBIO - Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade
IFC - Indústria de Fosfatos Catarinense
INFRAERO – Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária
IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPT – Instalações Portuárias de Turismo
IPVUG – Indicação de Procedência dos Vales da Uva Goethe
MDIC - Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior
MERCOSUL – Mercado Comum do Sul
MMA – Ministério do Meio Ambiente
MT – Ministério do Transporte
NCM – Nomenclatura Comum do MERCOSUL
OGMO – Órgão Gestor de Mão de Obra
OIT – Organização Internacional do Trabalho
OP – Operador Portuário
PAC – Plano de Aceleração do Crescimento
PC - Porto Convencional
PDDSI - Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Imbituba
PDTP - Programa de Desenvolvimento do Trabalhador Portuário
PDZ - Plano de Desenvolvimento e Zoneamento
PELT – Plano Estadual de Logística e Transporte
PGO - Plano Geral de Outorgas
PIL – Programa de Investimento em Logística
PM - Plano Mestre
PND – Plano Nacional de Dragagem
PNGC- Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro
PNLP - Plano Nacional de Logística Portuária
PNLT – Plano Nacional de Logística de Transporte
PNMA - Política Nacional do Meio Ambiente
PNRM - Política Nacional para os Recursos do Mar
PO - Porto Organizado

PORTOBRAS - Empresa de Portos do Brasil S.A.
PPGDS – Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Socioeconômico
PREPOM - Programa do Ensino Profissional Marítimo
PRGAP - Programa Federal de Apoio á Regulação e Gestão Ambiental Portuária
PRGRS - Programa de Conformidade do Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos dos Portos
PRONATEC - Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego
PT - Porto de Trânsito
REIDI - Regime Especial de Incentivos para Desenvolvimento da Infraestrutura
REPORTO - Regime Tributário para Incentivo a Modernização e a Ampliação da Estrutura Portuária
SCPAR – Santa Catarina Participações
SDS – Secretaria de Estado do Desenvolvimento Sustentável
SEBRAE - Serviço de Apoio as Micro e Pequena Empresa
SEDR - Secretaria de Extrativismo e Desenvolvimento Rural Sustentável
SEF – Secretaria do Estado da Fazenda
SENAI – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SEP/PR - Secretaria Especial dos Portos da Presidência da República
SH - Sistema Harmonizado de Designação e Codificação de Mercadoria
SIE – Sistema Integrado de Controle de Obras Públicas
SISNAMA - Sistema Nacional do Meio Ambiente
SPU - Secretaria do Patrimônio da União
SUNAMAM - Superintendência Nacional da Marinha Mercante
TA – Termo Aditivo Contratual
TCG – Terminal de Carga Central
TERFER - Terminal de Fertilizantes e Ração Animal
TERFRIO – Terminal de Carga Frigorificada
TGS - Terminal de Granéis Sólidos
TI – Tecnologia da Informação
TUP - Terminal de Uso Privado
UFSC – Universidade Federal de Santa Catarina
USTDA - *United States Trade and Develoment Agency*
ZAL – Zona de Atividade Logística

SUMÁRIO

I INTRODUÇÃO	37
1.1 QUESTÃO NORTEADORA	39
1.2 OBJETIVOS	42
1.2.1 Objetivo geral	42
1.2.2 Objetivos específicos	42
1.3 JUSTIFICATIVA E RELEVÂNCIA DO TEMA	42
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	44
2.1 POLÍTICAS PÚBLICAS, PORTOS E DESENVOLVIMENTO ...	44
2.1.1 Políticas e Políticas Públicas	44
2.1.2 Sistema portuário brasileiro	49
2.2 REGULAMENTAÇÃO DO SISTEMA PORTUÁRIO	57
2.2.1 Contexto histórico	58
2.2.2 Período pós-1990	59
2.2.2.1 <i>Lei dos Portos - Lei nº 8.630/1993</i>	62
2.2.3 Período pós-2013	67
2.2.3.1 <i>Nova Lei dos Portos – Lei nº 12.815/2013</i>	67
2.2.3.3 <i>Porto organizado</i>	71
2.2.3.4 <i>Terminal de uso privado</i>	72
2.2.3.5 <i>Potencialidades e desafios</i>	75
2.3 PLANOS, PROGRAMAS, INCENTIVOS E PARCERIAS	77
2.3.1 Planos federais	78
2.3.2 Programas federais	81
2.3.3 Incentivos fiscais	83
2.3.4 Parcerias institucionais	84
2.4 REGULAMENTAÇÃO ESTADUAL E MUNICIPAL	86
2.4.1. Regulamentação estadual	87
2.4.1.1 <i>Plano Estadual de Logística e Transporte – PELT</i>	87
2.4.2 Regulamentação municipal	89
2.4.2.1 <i>Plano Diretor de Desenvolvimento e Sustentabilidade de Imbituba</i>	91
2.5 REGULAMENTAÇÕES TRANSVERSAIS	92
2.5.1 Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro	93
2.5.2 Projeto de Gestão Integrada da Orla Marítima	94
2.5.3 Área de Proteção Ambiental da Baleia Franca	95
2.6 PORTO DE IMBITUBA	96
2.6.1 Histórico, crise e desenvolvimento	96
2.6.2 Infraestrutura portuária	105
2.6.3 Hinterlândia	109
2.6.4 Plano Mestre	112

2.6.5 Internacionalização.....	113
2.6.5.1 <i>Balança comercial - Santa Catarina e Porto de Imbituba.....</i>	<i>114</i>
2.6.5.2 <i>Mix de produtos para exportação.....</i>	<i>117</i>
2.6.5.3 <i>Mix de produtos na importação.....</i>	<i>120</i>
2.6.5.4 <i>Projeção de demanda: 2015 a 2030.....</i>	<i>122</i>
3 ESTRATÉGIAS DE AÇÃO E METODOLOGIA	126
3.1 DELINEAMENTO DA PESQUISA	126
3.2 PLANO DE COLETA DE DADOS	128
3.3 PLANO DE ANÁLISE DE DADOS.....	130
4 APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS E DISCUSSÃO	132
4.1 REGULAMENTAÇÃO FEDERAL.....	132
4.2 PLANOS, PROGRAMAS, INCENTIVOS E PARCERIAS	138
4.3 REGULAMENTAÇÃO ESTADUAL E MUNICIPAL	141
4.4 PORTO DE IMBITUBA: CONTRIBUIÇÕES E IMPLICAÇÕES DA LEI nº 8.630/1993	142
4.5 PORTO DE IMBITUBA: CONTRIBUIÇÕES E IMPLICAÇÕES DA LEI nº 12.815/2013	150
4.6 PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO - PDZ	156
4.7 PROJETOS, PARCERIAS E POLÍTICAS.....	160
5 CONCLUSÃO	164
REFERÊNCIAS.....	170
APÊNDICES	194
ANEXOS.....	204

I INTRODUÇÃO

A eficiência das estruturas portuárias brasileiras, por meio dos portos públicos e privados, e o desenvolvimento econômico do país, estão paralelamente relacionados. Para que estas estruturas possam contribuir como indutoras do fortalecimento do comércio interno e externo, é fundamental criar condições para um plano nacional de integração logística.

Em contrapartida, verifica-se que a infraestrutura portuária brasileira, caracterizada por sua diversidade de modelos de gestão, apresenta historicamente, problemas em termos de escoamento da produção, que se acentuaram desde o início dos anos 1990, década da reabertura comercial do país. Tais problemas têm impactado na competitividade das organizações que demandam por esses serviços, tanto no mercado nacional, quanto no internacional.

Soma-se a isso, a precariedade dos acessos rodoviários e ferroviários e a falta de dragagem, que são igualmente considerados entraves históricos para o desenvolvimento do sistema logístico do país e, em especial, de regiões produtoras dependentes do sistema portuário, como é o caso do Sul do Estado de Santa Catarina.

Visando minimizar tal “atraso logístico”, o governo brasileiro tem buscado desenvolver políticas públicas e realizar investimentos em infraestrutura portuária, melhorias das rodovias de acesso aos portos, dragagem do calado e modernização dos serviços. Por meio da implementação do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), Plano Mestre (PM) e Plano Geral de Outorgas (PGO), projeta-se um programa de desenvolvimento portuário, em nível nacional, integrado com as necessidades dos seus usuários, com vistas a reduzir os custos logísticos, conferir maior competitividade nas exportações, incentivar o investimento privado e obter melhor eficiência logística.

Tais investimentos vão ao encontro das necessidades geradas pela dinâmica econômica atual, que exige que um planejamento integrado seja adotado, beneficiando todos os setores da economia, por meio de um plano nacional de desenvolvimento.

No contexto brasileiro, com destaque especial para o setor portuário, torna-se importante um plano que promova a integração entre os modais marítimo, terrestre, aéreo, uma vez que de acordo com a Secretaria Especial dos Portos da Presidência da República - SEP/PR (2012, p. 45): “[...] a produtividade é um dos determinantes dos custos

logísticos incidentes no comércio nacional e internacional” (BRASIL, 2012d). Desta forma, a concretização destes investimentos e ações será fundamental, haja vista que os portos possuem relevância econômica enquanto *locus* por meio do qual se dão aproximadamente 80% das exportações e 75% das importações brasileiras.

No âmbito catarinense, estes dados são mais evidentes e relevantes, principalmente em relação às cargas oriundas do mercado internacional, representando 86%. Isto se dá porque o Estado de Santa Catarina conta com uma estrutura portuária diversificada, possuindo quatro Portos Organizados (PO) e nove Terminais de Uso Privado (TUP), ambos com modelos de gestão igualmente diferenciados.

No Norte, encontram-se o Porto de São Francisco do Sul, uma autarquia do governo do Estado, e o Terminal Portuário de Itapoá, com administração privada.

No Vale do Itajaí, destacam-se o Porto de Itajaí, com administração municipalizada, e o Terminal Portuário de Navegantes, com administração privada.

No Sul do Estado, inserindo-se neste cenário, encontra-se o Porto de Imbituba, incorporado no Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), representando um esforço de planejamento integrado com os demais 37 portos públicos brasileiros (BRASIL, 2015ss).

Partindo do contexto mencionado, esta dissertação tem como objetivo analisar as contribuições e implicações das políticas públicas para o desenvolvimento do Porto de Imbituba – SC.

Inicialmente, o estudo traz os principais pontos relacionados com a questão norteadora da pesquisa, a apresentação do objetivo geral e objetivos específicos, bem como a justificativa para o desenvolvimento da temática e sua relevância local, regional e nacional.

Na seção posterior, de fundamentação teórica, buscou-se uma contextualização a respeito dos conceitos de políticas públicas, sistema portuário nacional, a regulamentação do setor portuário no Brasil, caracterizando os dois grandes pilares da regulamentação (Leis nº 8.630/1993 e nº 12.815/2013), bem como os planos, programas, incentivos fiscais e parcerias nacionais e internacionais. Nesta mesma linha, apresentam-se as regulamentações no âmbito do Estado de Santa Catarina e também do município de Imbituba, local onde está localizado o objeto de estudo, e as regulamentações transversais.

Logo após, insere-se o Porto de Imbituba, com a apresentação da sua participação na indústria de extração do carvão no Sul de Santa Catarina, estrutura física, balança comercial, área de influência, bem como a movimentação projetada para os próximos 15 anos.

Por conseguinte, encontra-se a seção de estratégias de ação e metodologia, na qual é apresentado o enquadramento do estudo em perspectiva interdisciplinar, o delineamento da pesquisa e o plano de coleta e análise dos dados.

Na sequência, são apresentados os resultados e discussões acerca das políticas para o desenvolvimento portuário de 1993 a 2015, correlacionando as mudanças de perfil com as demandas produtivas da mesorregião Sul catarinense, bem como apresentando informações e opiniões dos agentes gestores no que tange às políticas com impacto para o desenvolvimento do Porto de Imbituba. Por fim, encontram-se as conclusões, apêndices com o instrumento de coleta de dados e perfil dos entrevistados, e o anexo com a nova Lei dos Portos.

1.1 QUESTÃO NORTEADORA

No panorama socioeconômico da mesorregião Sul de Santa Catarina destacam-se três “microrregiões”, representadas respectivamente pela Associação dos Municípios da Região Carbonífera (AMREC), Associação dos Municípios do Extremo Sul Catarinense (AMESC) e a Associação dos Municípios da Região de Laguna (AMUREL). Estas microrregiões ocupam uma área de 9.594,2 km², com 45 municípios e uma população de 906.925 habitantes, conforme censo de 2010, representando 14,5% da população do Estado de Santa Catarina (IBGE, 2015).

A AMREC, com uma população de 390.789 habitantes, é composta por 12 municípios: Balneário Rincão, Cocal do Sul, Criciúma, Forquilha. Içara, Lauro Muller, Morro da Fumaça, Nova Veneza, Orleans, Siderópolis, Treviso e Urussanga. Como polo da região, Criciúma possui 192.308 habitantes (AMREC, 2015; IBGE, 2015).

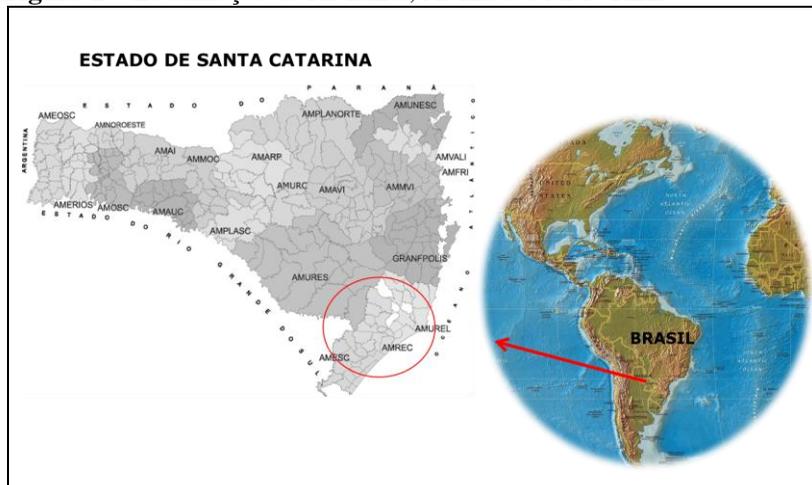
Com uma população de 180.808 habitantes, a AMESC reúne 15 municípios: Araranguá, Balneário Arroio do Silva, Balneário Gaivota, Ermo, Jacinto Machado, Maracajá, Meleiro, Passo de Torres, Rio Grande, São João do Sul, Sombrio, Timbé do Sul, Turno, Santa Rosa do Sul e Morro Grande. O município de Araranguá se destaca com uma população de 61.310 habitantes (AMESC, 2015; IBGE, 2015).

E a AMUREL com 335.328 habitantes, reúne 18 municípios: Armazém, Braço do Norte, Grão Pará, Gravatal, Imaruí, Imbituba, Jaguaruna, Laguna, Pedras Grandes, Pescaria Brava, Rio Fortuna, Sangão, Santa Rosa de Lina, São Ludgero, São Martinho, Treze de Maio, Capivari de Baixo e Tubarão. Destacam-se os municípios de

Tubarão, Laguna e Imbituba com 97.235, 51.562 e 40.170 habitantes respectivamente (AMUREL, 2015; IBGE, 2015).

A Figura 1 apresenta a localização geográfica dos municípios que compõem as três associações municipais no Estado de Santa Catarina.

Figura 1 – Localização da AMREC, AMESC e AMUREL.



Fonte: Elaborado pelo autor.

Para além dos dados demográficos, cabe mencionar que a economia Sul catarinense possui características próprias, com destaque para o setor de revestimentos cerâmicos, que conta com grandes empresas nacionais e internacionais, principalmente vinculadas aos coloríficos no município polo de Criciúma.

Também se ressalta a presença das indústrias transformadoras de polímeros (Braço do Norte, Orleans e Grão-Pará), tintas, carvão, vestuários, metal mecânica (Nova Veneza) e química. Estes setores estão devidamente internacionalizados, com exportações e importações, destinadas e oriundas dos diversos polos produtores mundiais, como destaque para os mercados americano, europeu e asiático.

O setor agropecuário está presente nos municípios de Içara, Nova Veneza, Forquilha, Orleans e Morro Grande, com a presença de integrados (suinocultura e avicultura) vinculados às agroindústrias. Em Urussanga há atividades relacionadas à vinicultura e vitivinicultura, sobressaindo-se a Indicação de Procedência dos Vales da Uva Goethe (IPVUG). O cultivo de arroz, fumo, banana e a indústria de beneficiamento de arroz estão presentes em Araranguá, Santa Rosa do

Sul e Praia Grande, bem como as atividades pesqueiras nos municípios de Laguna, Arroio do Silva e Passo de Torres.

Tais setores, segmentos e produtos são fundamentais para a economia regional e dependentes da infraestrutura logística, que além da já tradicional malha ferroviária, ganhou reforço rodoviário com a recente duplicação da BR-101.

No contexto portuário, de acordo com a Agência Nacional do Transporte Aquaviário – ANTAQ (2015), destacam-se três estruturas portuárias, os Portos Públicos de Imbituba (administrado pela SCPAR Porto de Imbituba S.A), Laguna (administrado pela Companhia Docas de São Paulo – CODESP) e o Imbituba Terminal Portuário, um Terminal de Uso Privado, administrado pela Imbituba Empreendimentos e Participações S/A (BRASIL, 2015d)

Com maior destaque na região, o Porto de Imbituba esteve historicamente ligado à movimentação de carvão e à Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, interligando o porto com as minas de carvão (GOULARTI FILHO; MORAES, 2009). De acordo com Silva, Zilli e Dal Toé (2013, p.5) com o desenvolvimento da mesorregião Sul de Santa Catarina, o Porto de Imbituba “[...] estruturou-se para a armazenagem e movimentação do seu principal produto de embarque, ou seja, o carvão extraído de diversos municípios, como Criciúma, Tubarão, Siderópolis e Urussanga”.

Durante décadas o Porto de Imbituba foi referência para o setor de mineração e transporte de carvão, movimentando na década de 1980, cerca de 4 milhões de toneladas anuais. Entretanto, a redução das alíquotas de importação e a perda do subsídio do carvão, na década de 1990, fizeram com que o porto mudasse o seu perfil, passando de essencialmente exportador de carvão, para um porto receptivo de outros tipos de mercadorias (CDI, 2015).

Esta mudança de perfil, acompanhada de novo modelo de gestão portuária, agregou outras possibilidades à Imbituba, que gradativamente ganhou importância como porto principal ou alternativo para diversos setores produtivos do Sul catarinense.

Após 70 anos administrado pela Companhia Docas de Imbituba, o porto passou para uma gestão vinculada ao governo do Estado de Santa Catarina, via SCPAR Porto de Imbituba S.A, em 2012. Este modelo de gestão foi desenhado especificamente para atender as necessidades do raio de atuação do Porto de Imbituba, bem como se posicionar competitivamente frente aos demais portos catarinenses e da região Sul do país (SILVA; ZILLI; DAL TOÉ, 2013).

A observação de tal contexto, aliada às perspectivas das políticas mencionadas no início desta seção introdutória e ao referencial bibliográfico previamente selecionado, serviram de base para reflexão inicial e problematização do objeto de pesquisa, bem como para elaborar o seguinte questionamento: **Quais as contribuições e implicações das políticas governamentais para o desenvolvimento do Porto de Imbituba?**

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo geral

Analisar as contribuições e implicações das políticas para o desenvolvimento do Porto de Imbituba - SC.

1.2.2 Objetivos específicos

- a) Promover uma compilação discursiva das políticas governamentais brasileiras para o desenvolvimento portuário de 1993 a 2015;
- b) Correlacionar as mudanças de perfil (tecnológicas e de gestão) promovidas no Porto de Imbituba com as demandas produtivas da região Sul catarinense;
- c) Coletar informações e opiniões junto aos agentes gestores no que tange às políticas voltadas ao desenvolvimento do Porto de Imbituba.

1.3 JUSTIFICATIVA E RELEVÂNCIA DO TEMA

Esta dissertação é fruto de estudos realizados junto a um Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Socioeconômico, de caráter interdisciplinar, com área de concentração em Políticas Públicas e Desenvolvimento. Neste sentido, o mesmo foi concebido ao encontro deste alinhamento, pois pretende analisar as contribuições e implicações das políticas governamentais para o desenvolvimento do Porto objeto de estudo.

A integração de distintas áreas do conhecimento ocorre por meio de um olhar e análise interdisciplinares, para que os questionamentos possam ser compreendidos em uma dinâmica socioeconômica. E quando esta dinâmica é estudada em âmbito regional ou microrregional, esta compreensão se torna mais necessária *a priori*.

Assim, a abordagem de caráter interdisciplinar, proveniente da Economia, das Ciências jurídicas e sociais, da Administração pública e do Comércio internacional (abordados no referencial e na metodologia), configura-se no ponto de relevância inicial do estudo, uma vez que como observam Gianezi *et al* (2013) boa parte das publicações disponíveis que tem por objeto o estudo de determinada região, têm seu foco em uma área do conhecimento. Segundo os autores “um exemplo está na elaboração de políticas para o desenvolvimento socioeconômico, nas quais se observa que o termo ‘regional’ (e o próprio conceito de região) é utilizado sem o devido critério específico de aplicação para cada caso” (GIANEZINI *et al*, 2013, p.28).

A importância da pesquisa pode residir ainda nos seus resultados para as organizações Sul catarinenses, que anseiam por mais informações e análises neste tema. Tal possibilidade foi vislumbrada em julho de 2014, durante a realização do seminário intitulado “O porto do Sul e o desenvolvimento regional”, promovido pela Associação Comercial e Industrial de Criciúma (ACIC), Associação Comercial e Industrial de Imbituba (ACIM), SCPAr Porto de Imbituba S.A, Serviço de Apoio as Micro e Pequena Empresa (SEBRAE) e Federação das Associações Empresariais de Santa Catarina (FACISC).

Na ocasião, com a presença do empresariado local, universidade, profissionais liberais, representantes do governo local e estadual, foi entregue pelas Associações Comerciais e Industriais (ACI’s) a “Carta do Sul” ao governador do Estado de Santa Catarina solicitando a duplicação de acesso direto do Porto de Imbituba à BR-101, pavimentação da BR-285 para escoamento de cargas do Rio Grande do Sul, construção da ferrovia litorânea, instalação de rede de gás natural até o porto, formulação do PDZ do Porto de Imbituba e o início das atividades do Aeroporto de Jaguaruna, favorecendo assim, o desenvolvimento socioeconômico regional.

Por conseguinte, o estudo também pode contribuir para o meio acadêmico, pois há raras pesquisas sobre a relação do Porto de Imbituba com as políticas para o desenvolvimento portuário.

Neste sentido acredita-se que a pesquisa tenha propiciado uma aproximação das atividades do PPGDS/UNESC e do próprio mestrando com a comunidade regional, gerando não apenas dados pontuais, mas um canal de diálogo a partir das políticas estudadas.

Por fim, cabe mencionar que a viabilidade do estudo se deu pelo fato do pesquisador possuir prévio contato junto ao Porto de Imbituba e agentes que possuem relação direta e indireta com o porto.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Este capítulo tem por objetivo apresentar o marco teórico e referencial bibliográfico acerca de políticas públicas, portos e desenvolvimento (sistema portuário brasileiro com ênfase nacional e catarinense, destacando as unidades portuárias, modelos e as formas de parceria pública e privada).

Cabe mencionar o levantamento documental, que engloba o planejamento, com destaque para a regulamentação do setor portuário brasileiro (federal, estadual e municipal), bem como as políticas públicas e governamentais por meio dos planos, programas, incentivos fiscais e as parcerias nacionais e internacionais.

Em seguida, é apresentado o Porto de Imbituba, desde sua formação para o escoamento da produção da indústria carbonífera Sul catarinense, destacando a evolução da movimentação de carvão, cabotagem e navegação de longo curso de 1944 a 2014.

A infraestrutura em zona primária e secundária, hinterlândia, a balança comercial de exportação e importação, considerando a variável temporal de 2004 a 2014 por categoria de produtos (insumos para produção agropecuária/agroindustrial, primários, agroindustrializados e não agropecuário-agroindustriais) e demanda futura de movimentação de mercadorias até 2030 finalizam o capítulo.

2.1 POLÍTICAS PÚBLICAS, PORTOS E DESENVOLVIMENTO

Nesta primeira seção, destacam-se aspectos relacionados com as dimensões, conceitos e tipologia das políticas públicas. Em seguida tem-se no universo dos portos e o desenvolvimento, o contexto do sistema portuário brasileiro.

2.1.1 Políticas e Políticas Públicas

Estudos no contexto da política compreendem um universo amplo, tornando-se necessário delimitar o recorte a partir do qual a análise será efetuada. Neste sentido, para o desenvolvimento desta subseção foram considerados os estudos de João Pedro Schmidt como apoio. O autor apresenta, com base na literatura internacional, três dimensões: *i) polity* (institucional); *ii) politic* (processual); e *iii) policy* (material). O Quadro 1 destaca as principais características de cada dimensão.

Quadro 1 – Dimensões da política.

DIMENSÃO	CARACTERÍSTICAS
<i>Polity</i>	Pertencem as dimensões da <i>polity</i> aspectos estruturantes da política institucional, como sistemas de governo, estrutura e funcionamento do executivo, legislativo e judiciário, o amparo burocrático (a “máquina administrativa”).
<i>Politics</i>	Pertencem as dimensões da <i>politics</i> questões como as relações entre o poder executivo, legislativo e judiciário, o processo de tomada de decisão nos governos, as relações entre Estado, mercado e sociedade civil, a competição eleitoral e parlamentar, a atuação e relação dos partidos e das forças políticas.
<i>Policy</i>	Compreendem os conteúdos concretos da política, as políticas públicas. Elas são “o Estado em ação”, o resultado da política institucional e processual. As políticas se materializam em diretrizes, programas, projetos e atividades que visam resolver problemas e demandas da sociedade.

Fonte: Elaboração própria a partir de Schmidt (2008, p. 2.310-2.311).

Com a compreensão das dimensões, a conceituação de política pública, a partir de um olhar interdisciplinar, remete aos conceitos vinculados as áreas da Administração (BOSCO, 2007), Direito (TEIXEIRA, 2002) e Sociologia (SOUZA, 2006, 2007).

Para Bosco (2007, p.245), proveniente do campo da gestão, o termo política pública pode ser definido:

[...] como resultado de uma autoridade regularmente investida de poder público e de legitimidade governamental, ou como um conjunto de práticas e normas que emanam de um ou de vários atores públicos. Ao mesmo tempo, pode ser uma decisão política, um programa de ação, os métodos e meios apropriados ou uma mobilização de atores e de instituições para a consecução de objetivos.

No campo jurídico, Teixeira (2002, p. 2) apresenta as políticas públicas como:

[...] diretrizes, princípios norteadores de ação do poder público; regras e procedimentos para as relações entre poder público e sociedade,

mediações entre atores da sociedade e do Estado. São, nesse caso, políticas explicitadas, sistematizadas ou formuladas em documentos (leis, programas, linhas de financiamentos) que orientam ações que normalmente envolvem aplicações de recursos públicos.

O autor complementa este entendimento observando que nem sempre há compatibilidade entre as intervenções, declarações de vontade e as ações efetivamente desenvolvidas. Para ele, devem ser também consideradas como formas de manifestações de políticas as “não-ações” ou omissões, uma vez que representam orientações e opções de gestores públicos.

As políticas públicas traduzem, no seu processo de elaboração e implantação e, sobretudo, em seus resultados, formas de exercício do poder político, envolvendo a distribuição e redistribuição de poder. [...] Elaborar uma política pública significa definir quem decide o quê, quando, com que consequências e para quem. Nesse sentido, cabe distinguir “Políticas Públicas” de “Políticas Governamentais”. Nem sempre “políticas governamentais” são públicas, embora sejam estatais. Para serem “públicas”, é preciso considerar a quem se destinam os resultados ou benefícios (TEIXEIRA, 2002, p.2).

Portanto, a destinação e os benefícios das políticas carecem de estudos e em especial de publicização, haja vista que:

As políticas públicas tratam de recursos públicos diretamente ou através de renúncia fiscal (isenções), ou de regular relações que envolvem interesses públicos. Elas se realizam num campo extremamente contraditório onde se entrecruzam interesses e visões de mundo conflitantes e onde os limites entre público e privado são de difícil demarcação (TEIXEIRA, 2002, p. 3).

Tal complexidade é discutida também por outro campo com recorrentes estudos acerca das políticas públicas, que é o da Sociologia. Na visão de Souza (2007, p.69) independente do porte, estas políticas:

[...] guiam o nosso olhar para o *locus* onde os embates em torno de interesses, preferências e ideias se desenvolvem, isto é, os governos. Apesar de optar por abordagens diferentes, as definições de políticas públicas assumem, em geral, uma visão holística do tema, uma perspectiva de que o todo é mais importante do que a soma das partes e que indivíduos, instituições, interações, ideologia e interesses contam, mesmo que existam diferenças sobre a importância relativa destes fatores.

A autora recorre a uma gama de estudos para concluir que:

Não existe uma única, nem melhor, definição sobre o que seja política pública. Mead (1995) a define como um campo dentro do estudo da política que analisa o governo à luz de grandes questões públicas e Lynn (1980), como um conjunto de ações do governo que irão produzir efeitos específicos. Peters (1986) segue o mesmo veio: política pública é a soma das atividades dos governos, que agem diretamente ou através de delegação, e que influenciam a vida dos cidadãos. Dye (1984) sintetiza a definição de política pública como “o que o governo escolhe fazer ou não fazer”. A definição mais conhecida continua sendo a de Laswell, ou seja, decisões e análises sobre política pública implicam responder às seguintes questões: quem ganha o quê, por quê e que diferença faz (SOUZA, 2007, p. 24 - grifo nosso).

Quanto à classificação das políticas públicas, as mesmas usualmente distinguem-se em políticas sociais e políticas econômicas ou macroeconômicas. Schmidt (2008, p.2.313) argumenta que as políticas sociais se referem a “[...] saúde, educação, habitação, seguridade e assistência social”. O autor ainda cita as questões relacionadas com o controle da inflação, a taxa de juros e câmbio, referindo-se às políticas macroeconômicas.

De acordo com o Quadro 2, Schmidt (2008) apresenta a tipologia das políticas públicas baseado na literatura de Theodor Lowndes da década

de 1960, cujas linhas foram recuperadas por autores como Vallés (2001), Frey (2005), Souza (2006) e Fernández (2006).

Quadro 2 – Tipologia das políticas públicas.

TIPO	CARACTERÍSTICAS
Distributivas	Consiste na distribuição de recursos da sociedade a regiões ou segmentos sociais específicos. Ex: políticas de desenvolvimento de regiões específicas, de pavimentação e iluminação de ruas, de auxílio a deficientes físicos, de auxílio a vítimas de intempéries.
Redistributivas	Consiste na redistribuição de renda, com deslocamento de recursos das camadas sociais mais abastadas para as camadas pobres, as políticas “Robin Hood”, [...]. É o caso dos programas habitacionais, dos programas de regularização fundiária e de renda mínima [...].
Regulatórias	Regulam e ordenam, mediante ordens, proibições, decretos, portarias. Criam normas para funcionamento de serviços, e instalação de equipamentos públicos. Ex: políticas de circulação, penal, plano diretor urbano, política de uso do solo.
Constitutivas ou Estruturadoras	[...] determinam as regras do jogo, as estruturas e os processos da política. Elas afetam as condições pelas quais são negociadas as demais políticas. [...] dizem respeito a dimensão da <i>polity</i> , á criação ou modificação das instituições políticas. Exemplos de políticas constitutivas: a definição do sistema de governo, do sistema eleitoral, as reformas políticas e administrativas.

Fonte: Elaboração própria a partir de Schmidt (2008, p. 2.310-2.311).

Schmidt (2008) ainda salienta que apesar da crítica ao ciclo das políticas públicas, boa parte dos estudiosos identifica tal ciclo, envolvendo: *i*) percepção e definição dos problemas; *ii*) inserção na agenda política; *iii*) formulação; *iv*) implementação; e *v*) avaliação, conforme apresentado na ilustração da Figura 2.

Figura 2 – Fases das políticas públicas.

Fonte: Elaboração própria a partir de Schmidt (2008).

A transformação de uma situação local, regional ou nacional de dificuldade em um problema político é a primeira escala para que uma percepção se transforme em uma definição de problema, e assim, possa gerar uma política pública.

Em seguida, há a formulação da política pública que representa “[...] o momento da definição sobre a maneira de solucionar o problema político em pauta e a escolha das alternativas a serem adotadas, que se processa na esfera do Legislativo e do Executivo” (SCHMIDT, 2008, p. 2.318). E, por conseguinte, ocorre a implementação com a materialização das diretrizes, programas e processos, culminando com a avaliação.

2.1.2 Sistema portuário brasileiro

Nesta subseção, apresenta-se a organização do sistema portuário nacional e catarinense, enquanto contexto no qual está inserido o objeto de estudo.

A formação do sistema de portos brasileiro está historicamente relacionada com a ocupação e o povoamento do território, pois o mar constituía uma ligação natural entre a colônia e a Coroa Portuguesa, bem como entre as vilas fundadas ao longo da costa brasileira (GOULARTI FILHO, 2007).

Entre os anos de 1840 a 1870, predominou no Brasil a navegação fluvial a vapor, melhorando a utilização dos rios como vias de comunicação, como o advento do barco a vapor. Este sistema foi suplantado pela ferrovia no período de 1870 a 1940, que na época era símbolo de modernidade e velocidade. Entretanto, entre os anos de 1940 a 1980 desenvolveu-se no país o sistema rodoviário, tornando-se assim, o modal integrador de todo o território nacional (GOULARTI FILHO, 2007).

O atual sistema portuário nacional, além da estrutura instalada, conta com uma costa litorânea de 8,5 mil quilômetros de águas navegáveis, o que já possibilitou e ainda pode contribuir significativamente na expansão socioeconômica do Brasil, bem como, favorecer o incremento do comércio internacional de mercadorias, atualmente responsável por mais de 90% das exportações brasileiras (BRASIL, 2015ss).

No contexto da organização e estruturação dos portos públicos no Brasil, cabe a Secretária Especial dos Portos da Presidência da República – SEP/PR (2015) a:

[...] formulação de políticas e pela execução de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura dos portos marítimos. Compete ainda à SEP/PR a participação no planejamento estratégico e a aprovação dos planos de outorgas, tudo isso visando garantir segurança e eficiência ao transporte marítimo de cargas e de passageiros (BRASIL, 2015cc, p.1).

Com a criação da SEP/PR: “[...] a infraestrutura marítima deixou de ser atribuição do Ministério dos Transportes e passou a ser regida pela nova pasta, vinculada à Presidência da República” (BRASIL, 2015cc, p.1). Criada pela Medida Provisória nº 369, de 07 de maio de 2007, convertida na Lei nº 11.518, de 05 de setembro de 2007(d), a SEP/PR tem sua Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão aprovada pelo Decreto nº 8.088, de 2 de setembro de 2013 (BRASIL, 2015ff).

A estrutura administrativa da SEP/PR (2015) é composta por: *i*) Gabinete; *ii*) Secretaria Executiva composta pelo Departamento de Gestão Corporativa e Assessoria Jurídica; *iii*) Secretaria de Infraestrutura composta pelo Departamento de Obras e Serviços de Empresas Vinculadas, Departamento de Obras e Serviços em Portos

Delegados e o Departamento de Portos Fluviais e Lacustres; iv) Secretaria de Políticas Portuárias composta pelo Departamento de Gestão e Logística Portuária, Departamento de Revitalização e Modernização Portuária, Departamento de Informações Portuárias e o Departamento de Outorgas Portuárias; e v) Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (BRASIL, 2015ff).

Por meio da Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ (2015) é feita a regulação, supervisão e fiscalização das “[...] atividades de prestação de serviços de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária e aquaviária” no Brasil (BRASIL, 2015b, p.1).

[...] é uma entidade que integra a Administração Federal indireta, de regime autárquico especial, com personalidade jurídica de direito público, independência administrativa, autonomia financeira e funcional, vinculada à Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR. (BRASIL, 2015b, p.1).

Criada pela Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001(b), e instalada em 17 de fevereiro de 2002, a ANTAQ tem por finalidade implementar as políticas desenvolvidas pela SEP/PR, Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT) e pelo Ministério dos Transportes “[...] segundo os princípios e diretrizes estabelecidos na legislação” (BRASIL, 2015c, p.1).

Inseridas no contexto de regulação e controle da ANTAQ, as estruturas portuárias estão ligadas diretamente aos órgãos intervenientes que atuam como intermediários, pois os serviços dispensados pelo porto dependem de órgãos como o governo Federal, governo do Estado e Município, além da autoridade portuária, armadores, operadores do porto, funcionários, donos das mercadorias, agentes, despachantes e consignatários das cargas (CORTIÑAS LOPEZ; GAMA, 2005).

Cabe aqui mencionar que a estrutura das unidades portuárias apresenta diferenças relacionadas à sua função, desempenho e características. O Quadro 3 destaca as unidades portuárias constituídas por Portos Convencionais (PC), Portos de Trânsito (PT) ou Portos Concentradores e Processadores, conhecidos como *Hub Ports*.

Quadro 3 – Tipos de unidades portuárias.

TIPOS	CARACTERÍSTICAS
PC	São caracterizados por estruturas portuárias com menores condições de especialização e tecnologia, com uma localização distante de grandes eixos comerciais na movimentação de cargas internacionais. Movimentam diversas cargas, desde cargas geral, fracionadas ou graneis, com instalações básicas de estrutura operacional.
PT	Grande parte destas estruturas surgiu com a crescente conteneurização das cargas e a intermodalidade, necessitando de portos com uma logística planejada, como um rápido fluxo de mercadorias. Aqui se destaca a operação de navios <i>full container</i> .
<i>Hub Ports</i>	Possui uma movimentação intensa de cargas, com a disponibilidade de equipamentos modernos e com calado de grandes profundidades. Trabalham com armazenagem e distribuição de cargas. Destacam-se pela redução de custos operacionais.

Fonte: Elaboração própria a partir de Porto e Teixeira (2002)

A partir do conceito de *Hub Port*, aspectos como volume de carga, estrutura para movimentação, armazenagem e armadores, são características importantes nestes portos, conforme apresenta o Quadro 4.

Quadro 4 – Aspectos de um *Hub Port*.

TIPOS	CARACTERÍSTICAS
<i>Hinterland</i>	Refere-se ao potencial gerador de carga ou sua área terrestre ocupada. Depende do potencial de desenvolvimento da região e dos custos de transporte terrestre e <i>feeder</i> (serviço marítimo de alimentação ou de distribuição do hub). Quanto menor o custo de transbordo, maior o <i>hinterland</i> portuário.
<i>Vorland</i>	Influência na escolha do armador, pois significa maior ou menor afastamento de um porto em relação às rotas de navegação ou sua área de abrangência marítima.
<i>Umland</i>	Trata-se do porto em si, o seu ambiente físico portuário, suas instalações, tarifas e a qualidade dos serviços.

Fonte: Elaboração própria a partir de Rodrigues (2003).

A administração que ocorre nessas unidades portuárias, se refere a um modelo de gestão, no qual se destacam os modelos *Landlord*, *Tool*, *Public Service* e *Fully Privatized*. As responsabilidades e formas de parceria envolvendo estes quatro modelos, determinando as obrigações e direitos de cada setor (público e privado), são destacadas no Quadro 5.

Quadro 5 - Modelos de gestão portuária e formas de parcerias.

MODELOS	FORMAS DE PARCERIAS		
	Infraestrutura	Superestrutura	Operação Portuária
<i>Landlord</i>	Público	Privado	
<i>Tool</i>	Público		Privado
<i>Public Service</i>	Público		
<i>Fully Privatized</i>	Privado		

Fonte: Elaboração própria a partir do *World Bank Port Reform Took Kit* (2001).

O modelo adotado pelo Brasil enquadra-se no *Landlord Port*, onde o Estado é o provedor da infraestrutura como: berços, píeres e canal de acesso. A iniciativa privada, por meio de concessão¹ e arrendamentos², é responsável por investimentos em superestrutura como: armazéns, prédios e guindastes, ficando ainda responsável pela realização das operações portuárias. Destacam-se também no Brasil, os investimentos privados, sendo característicos do modelo *Fully Privatized* (PIERDOMENICO, 2010; BRASIL, 2015bb).

No atual sistema portuário brasileiro, destacam-se as seguintes unidades portuárias: Portos Organizados (PO) e Terminais de Uso Privado (TUP). De acordo com a nova Lei dos Portos nº 12.815, de 05 de junho de 2013(d), em seu artigo 2º, considera-se PO:

[...] bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de

¹Cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado (BRASIL, 2013d).

²Cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado (BRASIL, 2013d).

movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária (BRASIL, 2013d).

Tendo em vista esta definição, a Figura 3 indica a localização do complexo portuário brasileiro relacionado aos principais PO marítimos vinculados a SEP/PR.

Figura 3 – Mapa com localização dos principais PO marítimos.



Fonte: Cristino (2013, p.1).

O complexo portuário brasileiro é formado por 37 portos públicos sob gestão da SEP/PR. Desse total, 18 são administrados por parte dos governos estaduais e municipais, os outros 19 são administrados pelas Companhias Docas, isto é, sociedades de economia mista, vinculadas diretamente à Secretaria dos Portos (BRASIL, 2015l,ss).

A Lei nº 12.815, ainda estabelece em seus artigos 17º e 19º que:

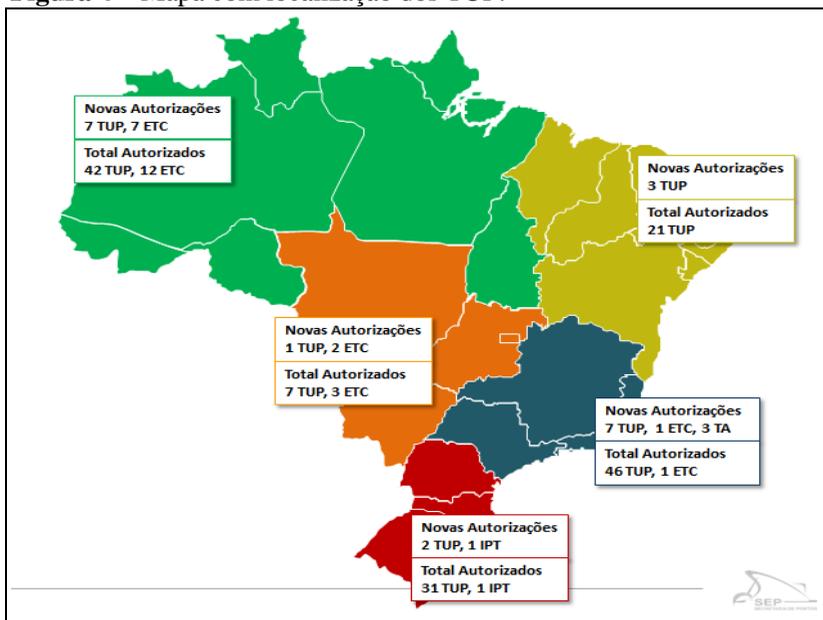
Art. 17. A administração do porto é exercida diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado. Art. 19. A administração do porto poderá, a critério do

poder concedente, explorar direta ou indiretamente áreas não afetadas às operações portuárias, observado o disposto no respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto (BRASIL, 2013d).

O Terminal de Uso Privado (TUP) – que já foi conhecido como Terminal de Uso Privativo – por sua vez, é tratado novamente na nova regulamentação. Este tipo de terminal é definido como “[...] instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado” (BRASIL, 2013d).

Nesse contexto, a Figura 4 ilustra o complexo portuário brasileiro relacionado aos TUP, com 149 unidades distribuídas em cinco regiões: 33 no Sul, 46 no Sudeste, 21 no Nordeste, 42 no Norte e 7 unidades no Centro-Oeste do Brasil.

Figura 4 – Mapa com localização dos TUP.



Fonte: Borges (2014, p.1).

Ainda se destacam na estrutura logística brasileira, as Estações de Transbordo de Carga (ETC), Instalações Portuárias de Turismo (IPT) e os Temos Aditivos Contratuais (TA) de acordo com a Figura 5.

Por conseguinte, cabe mencionar que a competitividade entre os terminais de contêineres localizados no Sul e Sudeste é grande, uma vez que estes representam 70% desse tipo de carga no país. Esta condição, contudo, também revela gargalos logísticos encontrados no Porto de Santos-SP, fazendo com que muitos exportadores e importadores deslocassem suas cargas para portos e terminais localizados principalmente em Santa Catarina, oportunizando um ganho na liberação das cargas com maior eficiência e menores custos logísticos (BRASIL, 2015y).

Para melhor compreender o tipo de instalação portuária³ de Santa Catarina, o Quadro 6 apresenta as principais estruturas portuárias, envolvendo quatro PO e nove TUP, totalizando 13 instalações.

Quadro 6 – Estruturas portuárias de Santa Catarina.

(continua)

REGIÃO	TIPO	LOCAL	CIDADE	ADMINISTRAÇÃO
Sul	PO	Imbituba	Imbituba	SCPAR Porto de Imbituba S.A
		Laguna	Laguna	Companhia Docas de São Paulo – CODESP
	TUP	Imbituba Terminal Portuário	Imbituba	Imbituba Empreendimentos e Participações S/A
Norte - Vale do Itajaí	PO	Itajaí	Itajaí	Superintendência do Porto de Itajaí
	TUP	Braskarne	Itajaí	Braskarne Com. E Armazéns Gerais Ltda
		Teporti	Itajaí	Terminais Portuários de Itajaí S/A
		Barra do Rio	Itajaí	Barra do Rio Terminal Portuário S/A
		Poly Terminais	Itajaí	Poly Terminais Portuários S/A
		Teporti	Itajaí	Terminais Portuários de Itajaí S/A
Portonave	Navegantes	Portonave S/A		

³Instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário (BRASIL, 2013d).

Quadro 6 – Estruturas portuárias de Santa Catarina.

(conclusão)

REGIÃO	TIPO	LOCAL	CIDADE	ADMINISTRAÇÃO
Norte	PO	São Francisco do Sul	São Francisco do Sul	Administração do Porto de São Francisco do Sul – APSFS
	TUP	Itapoá	Itapoá	Itapoá Terminais Portuários S/A
		São Francisco do Sul	São Francisco do Sul	Petrobrás Transportes S/A – TRANSPETRO

Fonte: Elaboração própria a partir de Brasil (2015d).

Dentre os PO, são nacional e internacionalmente conhecidos os Portos Públicos de Itajaí, São Francisco do Sul e Imbituba, ambos com formas de administração diferenciadas e importante participação na balança comercial catarinense. Entre os TUP, se destacam o Terminal Portuário de Navegantes (PORTONAVE S/A) e o Itapoá Terminais Portuários S/A.

2.2 REGULAMENTAÇÃO DO SISTEMA PORTUÁRIO

A fim de compreender os antecedentes históricos vinculados ao desenvolvimento e planejamento portuário no Brasil, remete-se a Furtado (1981, p.41), pois “[...] a ideia corrente de desenvolvimento refere-se a um processo de transformação – no sentido morfo genético: adoção de formas que não são um simples desdobramento das preexistentes – que engloba o conjunto de uma sociedade”. O autor ainda afirma que “[...] a ideia de desenvolvimento articula-se, numa direção, com o conceito de eficiência, e noutra com o de riqueza” (FURTADO, 1981, p.41).

O planejamento portuário nacional, quando observado em retrospectiva, se caracteriza por um: “[...] movimento lento, secular dos portos no Brasil desde o início do século XIX” (GOULARTI FILHO, 2007, p. 482). O autor ainda relata dois movimentos paralelos: *i*) oferta a reboque da demanda: os investimentos em infraestrutura e modernização são insuficientes em detrimento da demanda; e *ii*) sistema portuário nacional integrado: apesar dos estrangulamentos, constituiu-se uma rede de “[...] rodovias, energia, telefonia, siderurgia, sistema de crédito e portos estão todos integrados e formam um sistema nacional de economia” (GOULARTI FILHO, 2007, p. 482).

Tendo em vista esta condição, buscou-se reunir de forma condensada as principais regulamentações federais do setor portuário, a partir de 1990 até 2015, a fim de compreender como se estabelecem e se regulamentam as políticas para o planejamento e desenvolvimento do setor, bem como sua relação com os setores público e privado com o decorrer dos períodos. O destaque para a regulamentação federal fica para a antiga Lei dos Portos nº 8.630/93 e a atual Lei dos Portos nº 12.815/2013.

Destacam-se ainda os principais planos, programas, incentivos fiscais e parcerias, que compõem a atual política brasileira para desenvolvimento e competitividade portuária.

2.2.1 Contexto histórico

Durante o período imperial e início da República (Lei e Decretos de 1869 a 1886) os investimentos para melhora e reaparelhamento da estrutura portuária eram esperados por meio da iniciativa privada, considerando as concessões e a gestão, conforme pode ser observado no Quadro 7.

Quadro 7 – Cronologia de normativas - período de 1869 a 1903.

ANO	NORMATIVA	PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS
1869	Decreto nº 1.746 de 13.10.1869	Concessão á iniciativa privada por 90 anos e garantia de juros de 12% ao ano.
1886	Lei nº 3.314 de 16.10.1886	Concessão á iniciativa privada por 70 anos, garantia de juros de 6% ao ano e taxa de 2% sobre importações e 1% sobre exportações.
1903	Decreto nº 4.859 de 08.06.1903	Construção feita pelo Estado repassando a administração á iniciativa privada por 10 anos e criação da caixa especial.

Fonte: Elaboração própria a partir de Brasil (1869,1886,1903).

Entretanto, de acordo com Goularti Filho (2007, p.482) "[...] após 1930 o Estado assumiu o processo de condução dos investimentos nos portos [...]". O Quadro 8 apresenta uma síntese do período que compreende as décadas de 1930 até 1980.

Quadro 8 – Cronologia de normativas – período de 1930 a 1980.

DÉCADA	NORMATIVA	PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS
1930	Decreto nº 24.447 de 1934	Define nos portos organizados e as atribuições conferidas a diferentes ministérios.
	Decreto nº 24.508 de 1934	Define os serviços prestados pelas administrações dos portos organizados, uniformiza as taxas portuárias, quando a sua espécie, incidência e denominação.
	Decreto nº 24.599 de 06.07.1934	Autoriza o governo federal a contratar o melhoramento e a exploração comercial dos portos aos Estados ou a entidades privadas.
	Decreto nº 24.511 de 1934	Regula a utilização das instalações portuárias.
1969	Decreto nº 749 de 1969	Autoriza a União a formar sociedade de economia mista ou empresa pública a explorar os portos, terminais e vias navegáveis.
1970	Decreto-Lei nº 1.143 de 1970	Dispõe sobre a Marinha Mercante e a construção naval.
	Decreto nº 73.838 de 1974	Dispõe sobre a estruturação e atribuições da Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAM).
1980	Constituição da República Federal do Brasil de 05 de outubro de 1988	Artigo 175: - Incube ao Poder Público, na forma da Lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos [...]. Artigo 175: - Incube ao Poder Público, na forma da Lei, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, sempre através de licitação, a prestação de serviços públicos [...]

Fonte: Elaboração própria a partir de Goularti Filho (2007), Pierdomenico (2010) e Caron Bósio (2013).

2.2.2 Período pós-1990

Para compreender o processo de regulamentação do setor portuário brasileiro, efetuou-se uma compilação, a partir do Portal da Legislação da Presidência da República, considerando o período de 1990 a 2015, das principais leis ordinárias, leis complementares, medidas provisórias, decretos, decretos não numerados, leis delegadas, projeto de Lei, projeto de Lei complementar e congresso nacional.

O Quadro 9 apresenta uma síntese quantitativa da legislação geral e específica, considerando as palavras chaves: porto e terminal portuário.

Quadro 9 – Regulamentação federal do setor portuário a partir de 1990 a 2015.

ANO	LEIS ORDINÁRIAS			LEIS COMPLEMENTARES		MEDIDAS PROVISÓRIAS (MP)				DECRETOS			DECRETOS NÃO NUMERADOS			LEIS DELEGADAS		PROJETO LEI (PL)			PROJETO LEI COMPLEMENTAR (PLP)		PROJETO LEI CONGRESSO NACIONAL (PLN)				
	TOTAL	PORTO	LEIS	TOTAL	PORTO	TOTAL	PORTO	MP	LEI	TOTAL	PORTO	DECRETOS	TOTAL	PORTO	LEIS	TOTAL	PORTO	TOTAL	PORTO	PL	TOTAL	PORTO	TOTAL	PORTO	PLN		
1990	166	-	-	2	-	160	-	-	-	1.187	3	99.475, 99.618, 98.848	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
1991	237	-	8.213	6	-	10	-	-	-	439	-	-	652	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
1992	221	-	-	1	-	11	-	-	-	304	1	691	735	-	-	2	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
1993	224	2	8.630, 8.666	7	-	27	-	-	-	319	-	-	721	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
1994	130	-	-	3	-	48	-	-	-	324	1	1.047	740	-	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	-		
1995	280	2	8.987, 9.074	2	-	51	-	-	-	407	4	1.467, 1.507, 1.547, 1.676	936	1	8.12.95	-	-	-	-	4	-	-	-	-	-		
1996	176	1	9.277	5	-	19	-	-	-	344	5	1.910, 1.912, 1.929, 1.972, 1.990	1236	-	-	-	-	-	-	8	-	-	-	-	-		
1997	168	-	-	4	-	34	-	-	-	336	1	2.184	1375	-	-	-	-	-	-	5	-	-	-	-	-		
1998	177	1	9.719	3	-	46	1,00	1.469	9.644	471	3	2.458, 2.736, 2.763	1514	-	-	-	-	-	-	4	-	-	2	-	-		
1999	174	1	9.852	5	-	38	-	-	-	403	-	-	907	-	-	-	-	-	-	7	-	-	1	-	-		
2000	217	-	-	3	-	23	-	-	-	386	-	-	304	-	-	-	-	-	-	33	-	-	3	-	-		
2001	229	1	10.233	10	-	129	-	-	-	356	-	-	345	-	-	-	-	-	-	57	1	###	0	-	-		
2002	236	-	-	2	-	81	-	-	-	492	2	4.391, 4.558	349	-	-	-	-	-	-	72	-	-	4	-	-		
2003	196	1	10.683	1	-	57	-	-	-	382	-	-	284	-	-	-	-	-	-	35	-	-	3	-	-		
2004	251	1	11.033	1	-	72	-	-	-	382	1	5.231	317	-	-	-	-	-	-	58	-	-	0	-	-		
2005	175	-	-	3	-	41	-	-	-	327	-	-	330	-	-	-	-	-	-	47	-	-	1	-	-		
2006	177	2	11.314, 11.371	3	-	66	-	-	-	350	-	-	420	-	-	-	-	-	-	36	-	-	2	-	-		
2007	197	3	11.518, 11.550, 11.610	4	-	69	1,00	369	11.518	329	-	-	296	-	-	-	-	-	-	34	-	-	5	-	-		
2008	258	2	11.701, 11.726	1	-	39	-	-	-	384	3	6.413, 6.551, 6.620	448	-	-	-	-	-	-	64	-	-	2	-	-		
2009	289	-	-	5	-	26	-	-	-	337	1	7.004	478	-	-	-	-	-	-	62	-	-	3	-	-		
2010	190	-	-	5	-	41	1,00	513	12.409	361	1	7.262	655	-	-	-	-	-	-	30	-	-	4	-	-		
2011	207	-	-	2	-	35	-	-	-	239	-	-	234	-	-	-	-	-	-	30	-	-	2	-	-		
2012	192	-	-	1	-	44	1,00	595	12.815	219	1	7.861	277	-	-	-	-	-	-	20	-	-	1	-	56		
2013	171	4	12.815, 12.914, 12.915, 12.946	2	-	34	-	-	-	296	3	8.033, 8.071, 8.088	331	3	24.05/2607 30.10	-	-	-	-	31	-	-	4	-	42	3	33.34,3 5
2014	127	1	13.068	5	-	28	-	-	-	206	-	-	281	-	-	-	-	-	-	3	-	-	5	-	36	1	6
2015	68	-	-	2	-	167	-	-	-	105	1	8.464	113	-	-	-	-	-	-	10	-	-	2	-	4	-	
TOTAL	5.133	22	-	88	-	1.396	4	-	-	9.685	31	-	14.278	4	-	2	-	-	-	652	1	-	44	-	138	4	-

Fonte: Elaboração própria a partir do Portal da Legislação da Presidência da República - Brasil (2015m,n,o,p,q,r,s).

A partir da compilação apresentada no Quadro 9, destaca-se na década de 1990, especificamente em 1993, a implementação da Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993(a) - conhecida como Lei da modernização portuária. Tinha como objetivo reorganizar o regime jurídico da exploração portuária no Brasil, introduzindo novamente a iniciativa privada para gestão e investimentos, criação da Autoridade Portuária, Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO), Conselho da Autoridade Portuária (CAP) e Operadores Portuários. No mesmo ano foi criada a Lei nº 8.666(b), de 21 de junho, e em 1994, a Lei nº 8.883, de 08 de junho, instituindo normas para a licitação e contratos da administração pública.

Em seguida, em 1995(a,b) surgem as Leis nº 8.987, de 13 de fevereiro, e 9.074 (concessão), de 07 de julho, e em 1996, a Lei nº 9.277 (delegação), de 10 de maio, compreendendo às normas para outorga, concessão e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos, bem como a autorização para que os Municípios, Estados e o Distrito Federal possam administrar ou explorar as rodovias e portos organizados federais, respectivamente. E em 1997, surge a Lei nº 9.491 (desestatização), de 09 de setembro, possibilitando a participação da iniciativa privada em atividades indevidamente exploradas pelo setor público.

Os anos 2000 são marcados por uma fase de reestruturação organizacional do setor de transporte no Brasil, abarcando o transporte aquaviário e terrestre, contemplando os seguintes aspectos:

- a) Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001(b): criação do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CNIPT), a Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), a Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ) e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT);
- b) Decreto nº 4.391, de 26 de setembro de 2002(c): cria o Programa Nacional de Arrendamentos de Áreas e Instalações Portuárias;
- c) Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004(c): Institui o Regime Tributário para Incentivo a Modernização e a Ampliação da Estrutura Portuária (REPORTO), objetivando estimular investimentos para modernização portuária;
- d) Lei nº 11.518, de 05 de setembro de 2007(d): Consolidação do funcionamento da SEP/PR;
- e) Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007(e): cria o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária;

f) Decreto nº 6.620, de 29 de outubro de 2008(b): refere-se às políticas portuárias para concessão, arrendamento e a autorização de instalações portuárias.

Todo este arcabouço faz parte da regulamentação do setor portuário no Brasil. Entretanto, o estudo focalizará o seu entendimento nos dois grandes pilares da modernização portuária, ou seja, a Lei nº 8.630 (extinta Lei dos Portos de 1993) e a nova Lei dos Portos nº 12.815, de 05 de junho de 2013.

2.2.2.1 Lei dos Portos - Lei nº 8.630/1993

O desenvolvimento do comércio internacional está diretamente relacionado à questão portuária, uma vez que a quase totalidade das mercadorias que circulam pelo mundo são transportadas pelos navios e movimentadas por meio de portos. Neste contexto, tecnologias introduzidas nas navegações marítimas e nas infraestruturas portuárias nos últimos anos provocaram profundas transformações no panorama do comércio mundial (OLIVEIRA, 2007).

No Brasil, estas transformações também foram potencializadas pela abertura econômica ocorrida na década de 1990 e pela extinção da Empresa de Portos do Brasil S.A (PORTOBRÁS), criada em 1975 e vista na época como “[...] um importante passo para a integração do sistema portuário nacional criando mais flexibilidade organizacional, administrativa, financeira, técnica e operacional” (GOULARTI FILHO, 2007, p.479).

Para os portos brasileiros, a extinção da Portobrás marcou o início de uma confusão administrativa e uma rápida deterioração das estruturas. Do ponto de vista da hierarquia administrativa, as companhias docas e os demais departamentos simplesmente ficaram “soltos”. O Brasil estava entrando na era neoliberal (GOULARTI FILHO, 2007, p. 480).

Goularti Filho (1999, p. 133) ainda acrescenta que o:

Projeto neoliberal implantado no Brasil, a partir de 1990, abortou a construção da nação sem que esta cumprisse sua função histórica de redução das disparidades sociais e regionais, garantindo ao seu povo emprego e proteção social, a despeito da lógica do mercado. Interrompeu-se precocemente

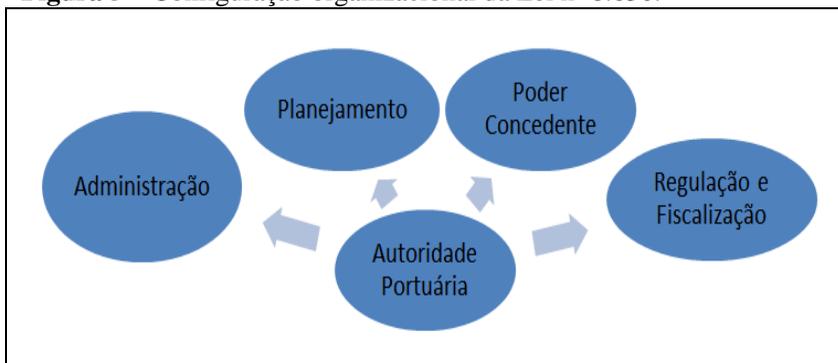
a construção de um sistema nacional de economia que estava sendo consolidado via integração do mercado interno e industrialização, ou seja, interrompeu-se a formação econômica do Brasil.

Em estudo recente, Caron Bósio (2013, p.239) identifica que no período de 1993 a 2012, a política pública:

[...] tinha por objetivo sanar problemas crônicos dos portos, como a ineficiência e a improdutividade originadas da descontinuidade de programas e projetos de investimento nos portos por parte da administração pública. O abandono dos portos pela gestão pública mescla a pouca participação do Brasil no comércio brasileiro de 1990 e a intensificação do processo de globalização que influenciou mudanças nas áreas econômicas, comerciais e de logística de transporte, incluindo neste contexto os portos.

Neste contexto, é implementada a Lei nº 8.630, conhecida também como Lei de Modernização dos Portos, na qual oportunizou a modernização de equipamentos e procedimentos aduaneiros, aumento da produtividade, redução de custos e a parceria entre os setores público e privado (PIERDOMENICO, 2010). A Figura 5 apresenta a configuração da lei, por meio da centralização da gestão portuária na Autoridade Portuária.

Figura 5 – Configuração organizacional da Lei nº 8.630.



Fonte: Cristino (2013, p.1).

A Autoridade Portuária, “[...] empresa gestora das operações nos portos organizados” (BRASIL, 2015gg, p.1), era responsável pela administração, planejamento, poder concedente, regulamentação e fiscalização, bem como as parcerias de todas as operações ocorridas em seu domínio, seja em zona primária ou secundária.

Alfredini e Arasaki (2009) acrescentam que com esta regulação o custo portuário brasileiro caiu 50% e a produtividade triplicou, especialmente nos terminais de contêineres, porém, os custos logísticos e portuários ainda não são competitivos em relação a outros portos internacionais.

Por conseguinte, Silva e Porto (2003) assinalam que as atividades portuárias tornaram-se mais dinâmicas e eficientes, havendo assim, novos tipos de exploração dos serviços portuários, a saber: *i*) Partilha da gestão portuária com o Órgão Gestor de Mão de Obra (OGMO) e o Conselho de Autoridade Portuária (CAP); *ii*) Arrendamento das instalações; *iii*) Implantação de operadores portuários privados responsáveis pela operação portuária em terra e abordo; *iv*) Contratação e pagamento dos operários portuários por meio da OGMO; e *v*) Preocupações ambientais.

As principais mudanças proporcionadas neste período são apresentadas no Quadro 10, com destaque para a administração, operação, equipamentos e instalações, trabalho portuário, tarifa, infraestrutura, superestrutura e outras funções portuárias.

Quadro 10 – Mudanças proporcionadas pela Lei nº 8.630.

TEMAS	ANTES DA LEI	DEPOIS DA LEI
Administração	Pública	Pública, Privada e TUP
Operação	Pública	Privada
Equipamentos e Instalações	Pública	Privada
Trabalho Portuário	Público (vinculado e avulso, pelos sindicatos)	Privado (avulsos cadastrados e registrados), vínculo empregatício (produtividade)
Tarifa	Pública (por unidade)	Privada (por tempo)
Infraestrutura	Pública	Pública / Privada
Superestrutura	Pública	Pública
Outras Funções	Pública	Pública / Privada

Fonte: CNI (2007, p.15).

Percebe-se que antes da Lei nº 8.630, a administração da atividade portuária brasileira estava vinculada somente ao poder público. Com a implementação da norma, a iniciativa privada e o setor público, desenvolvem parcerias na administração e, principalmente investimentos em infraestrutura portuária. Para Goularti Filho (2007, p.481) esta nova regulação trouxe algumas novidades, porém “[...] como na Lei de 1869, aposta na iniciativa privada como a única solução para reverter o grave problema portuário”.

Os autores Monié e Vidal (2006, p.986), afirmam que nos primeiros anos da década de 1990 estava presente um ambiente de incertezas e falta de uma maior competitividade da estrutura portuária nacional, caracterizada por:

[...] intensas negociações em um ambiente de muita confusão, ausência de referências e de políticas, e a Lei nº 8.630/93, foi promulgada como resposta à crise que se deflagrara. Até então, os serviços dos portos brasileiros se caracterizavam por um número expressivo de leis, visando a sua regulamentação: Decreto-Lei nº 5.452, de 1943, que definiu os serviços de estiva e capatazia; Lei nº 5.400 de 1944, que definiu as instalações portuárias rudimentares; Lei nº 4.860, de 1965, que definiu o regime de trabalho nos portos; Decreto-Lei nº 5, que visou modernizar o setor; e ainda, a Lei nº 6.222 que criou a Empresa de Portos no Brasil S.A. — Portobrás. É oportuno ressaltar que com a promulgação da Lei nº 8.630/93 todas as anteriores foram suprimidas.

Contudo, este momento não foi suficiente para dirimir problemas históricos encontrados nos portos brasileiros, como a falta de gestão portuária eficaz, carência de estudos voltados aos impactos ambientais, falta de dragagem, precariedade ou inexistência das vias de acesso, elevados custos operacionais, terminais inadequados, equipamentos obsoletos e mão de obra desqualificada (SEGRE, 2007).

Estes outros problemas e desafios são apontados no Relatório nº 48 do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - IPEA (2010) na série “Eixos do Desenvolvimento Brasileiro”. De acordo com o documento:

[...] a falta de integração entre as entidades que atuam na área portuária traz enormes transtornos à

movimentação de mercadorias. Outro grave problema enfrentado pelos usuários do sistema portuário brasileiro respeita ao tempo médio de espera para atracação nos portos. Para navios de contêineres, este prazo caiu, entre 2006 e 2007, de uma média nacional de 13,5 para 9 horas por navio. Em termos de granéis, a espera na fila é muito maior. A média nacional em 2007 para os diversos granéis sólidos era de 54 horas/navio, mas a situação chega a extremos como o caso do terminal Corex, em Paranaguá, para o qual o tempo de espera para o transbordo chega a 389 horas/navio (aproximadamente 16 dias de espera). Quanto ao transbordo de carga geral, os tempos médios de espera são ainda mais graves, chegando a 244 horas/navio no cais público de Maceió (IPEA, 2010, p.13).

Ainda conforme Relatório do IPEA (2010) há ineficiência relacionada com a burocracia na liberação de cargas, greves, custos de estiva, capatazia e praticagem, e a restrição de horário de funcionamento das aduanas, interferindo diretamente na liberação das mercadorias. Os dados também apontam negativamente para a infraestrutura portuária, pois 49,1% das empresas exportadoras brasileiras consideram a mais deficiente entre as etapas pós-produtivas, interferindo em 88% das empresas no escoamento da produção. Por fim, um problema mencionado quando se trata de atraso ou paralização de obras portuárias, refere-se às licenças ambientais:

[...] cuja demora no processo de concessão é visto como um entrave para empreiteiras e empresários. Todavia, embora seja inegável a necessidade de uma gestão mais eficiente nos órgãos competentes, há que se considerar que grande parte desses atrasos deve-se, de fato, à ocorrência de projetos mal elaborados (IPEA, 2010, p.14).

Neste cenário, as reformas portuárias são de extrema importância para os países em desenvolvimento, fazendo aumentar a produtividade dentro do país, diversificando os serviços prestados, os modais de transporte utilizados, possibilitando a competição interna e externa das indústrias (HOFFMANN; SILVA, 2001).

Neste século XXI, os portos têm assumido um novo status, resultado inclusive de algumas externalidades no transporte marítimo.

Impulsionado pelas economias de escala, na busca da produtividade, o transporte marítimo de carga cresceu tanto em qualidade quanto em quantidade. Os veículos de transporte e a carga especializaram-se. A produtividade cresceu consideravelmente. O porto foi impelido a desenvolver-se e repassar funções antigas, dando-lhes uma nova roupagem: a função industrial e a comercial (distribuição física) (PORTO, 2007, p. 23)

Frente aos gargalos logísticos na operação marítima brasileira e a necessidade de dinamizar a movimentação das mercadorias, potencializando os portos, o governo federal implementou em 2013, uma nova regulamentação do setor portuário no Brasil.

2.2.3 Período pós-2013

O atual marco legal e institucional que regulamenta o modelo de exploração e gestão portuária no Brasil tem como base a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995(a), que institui o regime de concessão, a Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001(b), que direciona as diretrizes do sistema de transporte e da atuação das agências reguladoras, e, finalmente, a nova Lei dos Portos, Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013(d), que dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e as atividades dos operadores portuários, regulamentada pelo Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013(b).

2.2.3.1 Nova Lei dos Portos – Lei nº 12.815/2013

A Lei nº 12.815, de 5 de julho de 2013(d), que revogou a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993(a), traz em seu capítulo 1º, artigo 1º, suas definições e objetivos:

Art. 1º Esta Lei regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. § 1º A exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias

nele localizadas ocorrerá mediante concessão e arrendamento de bem público. § 2º A exploração indireta das instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado ocorrerá mediante autorização, nos termos desta Lei. § 3º As concessões, os arrendamentos e as autorizações de que trata esta Lei serão outorgados a pessoa jurídica que demonstre capacidade para seu desempenho, por sua conta e risco (BRASIL, 2013d).

Nesse contexto, de acordo com o artigo 2º I, o atual sistema portuário brasileiro possui como unidade básica o Porto Organizado (PO), considerando-o como:

[...] bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária (BRASIL, 2013d).

Caracterizando o PO com um bem público, contitui-se assim, a base da configuração do sistema portuário, inclusive com a participação das empresas privadas, prevendo na nova regulamentação:

- a) Exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias, envolvendo a concessão e o arrendamento de bem público por prazo determinado e por licitação, conforme a artigo 1º § 1º e artigo 4º.
- b) Exploração indireta das instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado, por meio de autorização, com prazo máximo de 25 anos, prorrogável por períodos sucessivos, com investimentos para a modernização das instalações, de acordo com o artigo 1º § 2º e artigo 8º, *caput* e § 2º.

Na área do PO, de acordo com o artigo 2º, está previsto a existência de autoridade portuária, exercida pela União, por entidade privada (concessão) ou por delegação⁴, no caso de município ou Estado,

⁴ Transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto organizado para Municípios ou Estados, ou a consórcio público, nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996 (BRASIL, 2013d).

ou consórcio público. Está previsto também a existência de instalação portuária explorada pela administração do porto (cais público), bem como os Terminais de Uso Privados (TUP) aprovados anteriormente de acordo com a Lei nº 8.630.

Fora do PO, está previsto de acordo com o artigo 2º, mediante autorização, de TUP, estação de transbordo de carga⁵, instalação portuária pública de pequeno porte⁶ e instalação portuária de turismo⁷.

2.2.3.2 Marco institucional

No âmbito institucional, Cristino (2013) afirma que com a implementação da nova regulamentação, o papel da SEP/PR, ANTAQ e da Autoridade Portuária, foram reorganizados, conforme ilustrado na Figura 6.

Figura 6 – Estrutura institucional da Lei nº 12.815.



Fonte: Cristino (2013, p.1).

⁵Instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem (BRASIL, 2013d).

⁶Instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior (BRASIL, 2013d).

⁷Instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo (BRASL, 2013d).

Corroborando como exposto, Menescal (2013) estabelece os seguintes papéis da SEP/PR, de acordo com o novo arranjo institucional do setor portuário:

- a) Planejamento setorial: elaborar PNLP, disciplinar e aprovar PDZ, elaborar PNO, articular investimentos em acessos portuários.
- b) Política setorial: abrange portos marítimos, fluviais e lacustes.
- c) Gestão portuária: normas para pré-qualificação dos operadores portuários, regulamentos para exploração e horários de funcionamento dos portos, organização da guarda portuária, coordenar a Comissão Nacional das Autoridades dos Portos (CONAPORTOS) e metas de desempenho para as Aps.
- d) Poder concedente: conduzir e aprovar os Estudos de Viabilidade, Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA) da concessão/arrendamento, diretrizes para processos licitatórios, celebrar contratos de concessão ou arrendamentos, expedir as autorizações de instalações portuárias e celebrar convênios de delegação de portos.

Ainda de acordo com Menescal (2013), com vinculação a SEP/PR, a ANTAQ ficou responsável pela:

- a) Regulação e fiscalização: regular e fiscalizar os contratos de arrendamentos, concessões, autorizações, delegações e ser interveniente nos convênios de delegação.
- b) Apoio ao poder concedente: executar os procedimentos licitatórios, chamadas públicas e processos seletivos para as outorgas de arrendamentos, concessões e autorizações.

Por fim, o autor destaca que a gestão e o planejamento local, com base na nova norma, ficou sob responsabilidade da Autoridade Portuária.

O Quadro 11 apresenta o tripé de responsabilidades, a partir do novo marco institucional.

Quadro 11 – Novas funções da Autoridade Portuária.

(continua)

FUNÇÕES	CARACTERÍSTICAS
Autoridade Portuária	a) Coordenar as comissões locais do CONAPORTOS; b) Medir e decidir conflitos entre agentes que atuam no porto organizado; c) Ser a referência de autoridade do porto frete a órgãos anuentes, usuários do porto e comunidade local.

Quadro 11 – Novas funções da Autoridade Portuária.

(conclusão)

FUNÇÕES	CARACTERÍSTICAS
Gestão Portuária	a) Regulamento de exploração do porto; b) pré-qualificar o operador portuário; c) fiscalizar a operação portuária; d) Auxiliar a ANTAQ na fiscalização no porto; e) estabelecer o horário de funcionamento do porto; f) organizar a guarda portuária; g) explorar áreas não operacionais; h) executar as políticas introduzidas pela SEP/PR.
Planejamento Local	a) Elaborar o PDZ; b) articulação pública (porto/cidade); c) liderar articulações interinstitucionais frente a Estado, Municípios, outros órgãos e poderes do governo federal.

Fonte: Elaboração própria a partir de Menescal (2013).

A nova norma também aponta os seguintes órgãos intervenientes na gestão do sistema portuário brasileiro, tais como: Ministério da Fazenda, Ministério da Defesa e a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustível (ANP), de acordo com os artigos 16 § 2º, 17 § 4º, e 23 e 24.

Objetivando maior transparência a gestão da política portuária, a nova regulamentação estabelece que o Poder Executivo deverá providenciar anualmente ao Congresso Nacional, um relatório com todas as atividades envolvendo os arrendamentos e concessões, conforme estabelecido no artigo 57 § 5º.

2.2.3.3 Porto organizado

De acordo como artigo 4º “A concessão e o arrendamento de bem público destinado à atividade portuária serão realizados mediante a celebração de contrato, sempre precedida de licitação [...]” (BRASIL, 2013d).

Compete a ANTAQ, a partir das diretrizes do poder concedente (SEP/PR), elaborar os editais das licitações e também realizar os procedimentos licitatórios de concessão e arrendamento, de acordo com o artigo 6º § 2. Vale destacar que a nova norma não estabelece um prazo de vigência dos contratos de concessão e arrendamento, devendo observar o Decreto nº 8.033, que apresenta um período de até 25 anos, prorrogável uma única vez, por prazo não superior ao originalmente contratado.

A gestão do PO, constituindo a autoridade portuária, pode ser exercida, de acordo com o artigo 17: *i*) diretamente pela União; *ii*) por

entidade privada concessionária; e *iii*) por Município, Estado ou consórcio público. Cabe também à administração do PO, elaborar e submeter à aprovação da SEP/PR o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), de acordo com o artigo 19 da nova lei.

O artigo 20, refere-se a governança do PO, destacando também a participação do Conselho da Autoridade Portuária (CAP), por meio da participação de representantes da classe empresarial (25%), dos trabalhadores portuários (25%) e do poder público (50%). De acordo com o artigo 21:

Fica assegurada a participação de um representante da classe empresarial e outro da classe trabalhadora no conselho da administração ou órgão equivalente da administração do porto, quando se tratar de entidade sob controle estatal, na forma do regulamento (BRASIL, 2013d).

Com a possibilidade de investimentos privados na estrutura portuária, a regulamentação possibilita a concessão da administração do porto ao setor privado. Para aplicar uma gestão sobre as Companhias Docas, verificam-se no artigo 64, compromissos de metas e desempenho empresarial, estabelecido:

I – objetivos, metas e resultados a serem atingidos, e prazos para sua consecução; II – indicadores e critérios de avaliação de desempenho; III – retribuição adicional em virtude do seu cumprimento; e IV – critérios para a profissionalização da gestão das Docas (BRASIL, 2013d).

2.2.3.4 Terminal de uso privado

De acordo como artigo 8º a exploração indireta das instalações portuárias localizadas fora do porto organizado, ocorrerá por meio de autorização, envolvendo o terminal de uso privado, estação de transbordo de carga, instalação portuária pública de pequeno porte e instalação portuária de turismo. A autorização será precedida de chamada ou anúncio público ou processo seletivo público.

O artigo 12 declara que: “Encerrado o processo de chamada ou anúncio, o poder concedente deverá analisar a viabilidade locacional das

propostas e sua adequação às diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário” (BRASIL, 2013d).

Vale destacar que o artigo 3º declara que a exploração dos portos organizados e instalações portuárias deverá seguir as seguintes diretrizes:

I - expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias; II - garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários; III - estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias, à valorização e à qualificação da mão de obra portuária e à eficiência das atividades prestadas; IV - promoção da segurança da navegação na entrada e na saída das embarcações dos portos; e V - estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias (BRASIL, 2013d).

Com relação à movimentação de cargas, a nova regulamentação estabelece em seu artigo 30, que a “[...] operação portuária será disciplinada pelo titular da respectiva autorização” (BRASIL, 2013d), observando as normas dos órgãos intervenientes.

No tocante aos trabalhadores, o artigo 44 faculta ao TUP a contratação a prazo indeterminado, observando “[...] o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho” (BRASIL, 2013d).

Finalizando a compreensão da nova Lei dos Portos, o Quadro 12, a partir de Menescal (2013), apresenta uma síntese das principais ações decorrentes do novo marco regulatório do setor portuário no Brasil.

Quadro 12 – Ações decorrentes do novo marco regulatório.

(continua)

AÇÃO	CARACTERÍSTICAS
Companhias Docas	Fortalecimento das Companhias Docas vinculadas a SEP/PR (CODESP, CDRJ, CODESA, CODEBA, CODERN, CDC e CDP) envolvendo: adequação do quadro funciona e do plano de cargos e salários,

Quadro 12 – Ações decorrentes do novo marco regulatório.

(conclusão)

AÇÃO	CARACTERÍSTICAS
Companhias Docas	regulamento para contratação de serviços e aquisição de bens, compromissos de metas e desempenho, boas práticas de governança corporativa, critérios para seleção de dirigentes.
Arrendamentos e Concessões (Porto Organizado)	1) Processo de arrendamento: possibilidade de licitação por leilão, licitação com apenas o Termo de Referência para estudos ambientais, padronização das informações para órgãos de controle. 2) Critérios de licitação: maior capacidade de movimentação, menor tarifa ou menor tempo de movimentação da carga, fim da licitação por maiores valores de outorgas. 3) Prazo: 25 anos renováveis para igual período. 4) Concessão: todo ou em parte.
Autorizações (foram do Porto Organizado)	1) Propriedade de carga: fim da diferenciação de carga própria ou de terceiros. 2) Instalações portuárias: elegibilidade das autorizações. 3) Novas modalidades: TUP, ETC, IP4 e IPT. 4) Processo das autorizações: maior transparência, identificação de agente econômicos interessados, processo seletivo com espelho as diretrizes de planejamento e políticas públicas da SEP/PR, possibilidade de chamamento público com apenas o Termo de Referência para estudos ambientais. 5) Prazo: 25 anos renováveis para igual período com vistas aos investimentos para expansão.
Regras de Transição	1) Arrendamentos: a) Contratos em vigor: permanece, devendo ser licitados com antecedência mínima de 12 meses, a partir da data do término; e b) Contratos prorrogáveis: revisão do contrato <i>versus</i> novos investimentos. 2) Autorização e Contratos de Adesão em vigor: no prazo de 1 ano, a ANTAQ deverá promover a adaptação a nova Lei com relação aos prazos, investimentos e irreversibilidade. 3) TUP (dentro do porto organizado): assegurada a continuidade.

Fonte: Elaboração própria a partir de Menescal (2013).

2.2.3.5 Potencialidades e desafios

Com a publicação da nova Lei dos Portos, frente às necessidades de tornar os portos brasileiros “[...] rentáveis, competitivos, autossustentáveis, menos dependentes de fundos externos e mais autônomos” coube a SEP/PR (2015): “[...] a missão de elaborar o planejamento setorial em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada, abrangendo tanto acessos portuários quanto infraestrutura e desenvolvimento urbano” (BRASIL, 2015hh, p.1).

Assim, Araújo (2013, p. 35-36), aponta as principais alterações ocorridas, considerando a nova Lei nº 12.815/2013 em relação a Lei nº 8.630/93:

i) Maior flexibilidade e atração de novos investimentos; *ii)* Maior concentração de poder no âmbito da Secretaria de Portos; *iii)* Incorporação dos portos fluviais à Secretaria de Portos; *iv)* Avanço nas concessões e arrendamentos; *v)* Vinculação da ANTAQ à Secretaria de Portos; *vi)* Redefinição das poligonais dos portos organizados (públicos); *vii)* O Conselho de Autoridade Portuária – CAP, deixa de ser órgão deliberativo passando a condição de órgão meramente consultivo; *viii)* Melhoria da gestão: as Companhias Docas assumirão compromissos e metas junto a Secretaria de Portos (contrato de gestão); *ix)* Alterações na relação com o trabalho portuário; *x)* Extinção da diferença entre carga própria e carga de terceiros; *xi)* Definição do terminal indústria; e *xii)* Alteração nos regimes autorizativos (concessão, arrendamento e autorização).

Neste processo de implantar um novo planejamento portuário nacional e que incorpore todas as necessidades do setor público e privado, Araújo (2013) elenca diversos desafios, dentre os quais se destacam: *i)* Estimular a iniciativa privada para instalação de novos TUP; *ii)* Melhorar a acessibilidade aos portos; *iii)* Fortalecer os portos públicos; *iv)* Agilizar os trâmites aduaneiros; *v)* Elaborar um plano nacional com visão de longo/médio prazo interligando os modais de transporte; *vi)* Profissionalizar a gestão dos portos; *vii)* Redução de custos portuários; *viii)* Fortalecer as estruturas de governança; *ix)* Definir administração por resultados para as Companhia Docas; *x)*

Interligar logisticamente os Portos Secos; *xi*) Intensificar a eficiência operacional dos portos, dentre outras.

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) por meio da publicação intitulada “Portos: o que foi feito, o que falta fazer” de 2014, declara que: “O Brasil precisa de portos mais eficientes, modernos e bem geridos para aumentar a competitividade de sua economia” (CNI, 2014, p. 9). Nesse sentido, a aprovação da nova regulamentação do setor portuário brasileiro apresenta avanços importantes, no que tange o favorecimento de investimentos e de gestão dos portos, “[...] promovendo maior participação do setor privado no sistema portuário” (CNI, 2014, p.9).

Entretanto, a CNI (2014, p.9) entende que:

Há necessidade de se avançar em duas áreas principais: assegurar a implantação plena do modelo do sistema portuário, avançando na transferência da administração dos portos para a gestão privada, e fortalecer as instituições gestoras do setor federal de transportes.

A partir desse contexto, a CNI (2014), ainda apresenta as seguintes recomendações: *i*) Assegurar a implantação plena da Lei nº 12.815, evitando deficiências observadas na Lei nº 8.630; *ii*) Assegurar que as Companhia Docas firmem compromissos de metas e desempenho com a SEP/PR; *iii*) Fortalecimento da governança das instituições gestoras do setor de transporte; *iv*) Melhorar a capacidade de planejamento frente ao ambiente altamente competitivo mundialmente; *v*) Integração na gestão e formulação de políticas públicas para o setor de transporte; e por fim, *vi*) Fortalecer o Ministério dos Transportes.

Por fim, na visão de Araújo (2013) o sistema portuário brasileiro apresenta fragilidades, em razão do mercado internacional, com ênfase para a gestão, institucional e infraestrutura, apontados no Quadro 13.

Quadro 13 – Fragilidades do sistema portuário.

(continua)

ITEM	FRAGILIDADES
Gestão	a) Em regra, identifica-se a ausência da meritocracia no preenchimento dos cargos de direção das companhias Docas. Suas estruturas arcaicas necessitam de uma efetiva mudança para melhoria do desempenho da autoridade portuária e infraestrutura portuária;

Quadro 13 – Fragilidades do sistema portuário.

(conclusão)

ITEM	FRAGILIDADES
Gestão	b) Existe uma Autoridade Portuária – AP com baixa capacidade própria de investimento, pouca autonomia e com dificuldades de gestão; c) Identifica-se uma superposição de funções com a Secretaria de Portos e Agencia Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ; d) Há registro de passivos atuariais, ambientais, e trabalhistas em todas as Companhias Docas, que comprometem a saúde econômico-financeira dessas sociedades de economia mista; e) A utilização da mão de obra própria somente ser permitida pelos Terminais de Uso Privativo, compromete o desempenho do porto público no que diz respeito à competitividade e f) Ausência de políticas públicas para enfrentar os problemas sociais e ou ambientais nos portos.
Institucional	a) A estrutura institucional da nova Lei de modernização dos portos (AP, CAP, OGMO) e novo papel Agência Reguladora (ANTAQ); b) A inclusão na competência da SEP para administrar os portos fluviais e navegação interior; c) A ineficiências associadas aos trabalhadores avulsos; d) Os vários órgãos intervenientes no Processo de liberação de carga com horários e ações sem qualquer coordenação.
Infra e Superestrutura	a) A deficiência de infraestrutura portuária nos portos públicos e terminais privativos; b) O comprometimento da acessibilidade aos portos; c) A superestrutura portuária não é compatível para atendimento às demandas, principalmente para os granéis sólidos, comprometendo os níveis de produtividade.

Fonte: Elaborado a partir de Araújo (2013, p. 34-35).

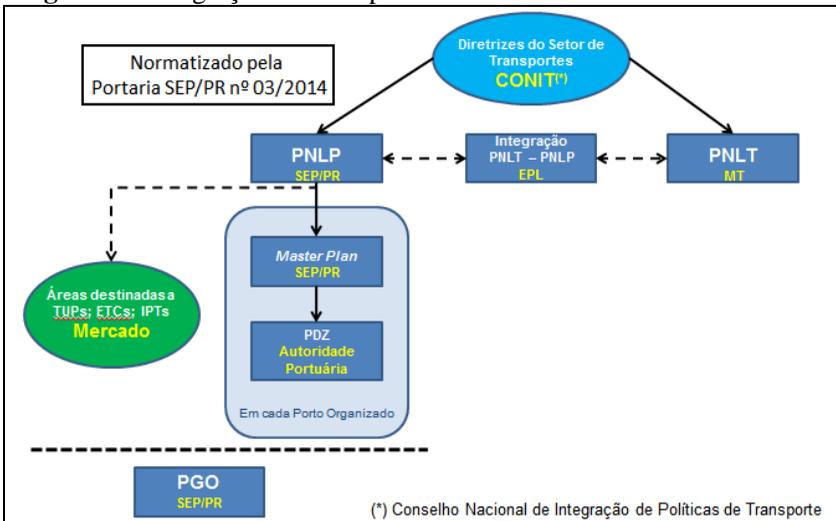
2.3 PLANOS, PROGRAMAS, INCENTIVOS E PARCERIAS

Abarcando o setor portuário em âmbito federal, estão regulamentados cinco planos, 11 programas, sete incentivos fiscais e nove modalidades de parcerias nacionais e internacionais, com os quais são sintetizados a seguir.

2.3.1 Planos federais

Com o objetivo de desenvolver um planejamento integrado entre os modais de transporte, o Ministério dos Transportes (MT), em conjunto com o Ministério da Defesa (MD), criou o Plano Nacional de Logística de Transporte (PNLT). Institucionalizado por meio da Portaria nº 03 da SEP/PR em 08 de janeiro de 2014(b), foram estruturados também: *i*) Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP); *ii*) *Master Plan* – Plano Mestre (PM); *iii*) Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ); e *iv*) Plano Geral de Outorgas (PNO). A Figura 7 apresenta a integração entre os planos.

Figura 7 – Integração entre os planos federais.



Fonte: Castro e Silva (2014, p.1).

O PNL, de acordo com o Ministério dos Transportes (MT), tem por objetivo identificar, otimizar e racionalizar os custos decorrentes na cadeia logística dos modais de transporte e adequar a atual matriz de transporte, por meio da utilização daqueles com maior eficiência produtiva (BRASIL 2015k).

Com enfoque no setor portuário, o PNL, insere-se como um instrumento de Estado para o planejamento estratégico, visualizando as características dos diversos portos brasileiros, suas vocações, áreas de influência, com cenários de curto, médio e longo prazo por meio da

alocação de recursos, de acordo com o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte – CONIT (BRASIL, 2015hh).

A SEP/PR, por meio do *Master Plan* (PM) e com um enfoque direcionado para os portos individualmente, tem por objetivo traçar as diretrizes e investimentos, voltados diretamente para a unidade portuária (BRASIL, 2015hh).

Durante a primeira fase do PNLП foram desenvolvidos os *Master Plans* (Planos Mestres) dos portos públicos objetivando:

[...] *i*) analisar as melhorias operacionais necessárias; *ii*) identificar as necessidades de investimentos no porto, tanto em superestrutura quanto em infraestrutura; e *iii*) analisar a concorrência do porto frente ao setor portuário (BRASIL, 2015hh, p.1).

O Quadro 14 apresenta a programação de desenvolvimento e atualização dos Planos Mestres da SEP/PR para 37 portos públicos.

Quadro 14 – Situação atual dos Planos Mestres.

PLANEJAMENTO PORTUÁRIO	PORTOS	SITUAÇÃO
Santarém, Vila do Conde, Paranaguá, Rio Grande, Rio de Janeiro e Itaguaí.	6	Planos Mestres elaborados (Fase 1) e atualizados (Fase 2)
Itaqui, Suape, Vitória, Itajaí, Santos, Fortaleza, Pecém, Salvador e Aratu.	9	Planos Mestres elaborados (Fase 1) – a serem atualizados
Imbituba, Ilhéus, Manaus, Belém, Antonina, Santana, Porto Alegre, Pelotas, Cabedelo, São Francisco do Sul e Forno.	11	Planos Mestres elaborados (Fase 2)
Porto Velho, Laguna, Estrela, Recife, Barra do Riacho, Niterói, Angra dos Reis, Natal, Areia Branca, Maceió e São Sebastião.	11	Planos Mestres a elaborar

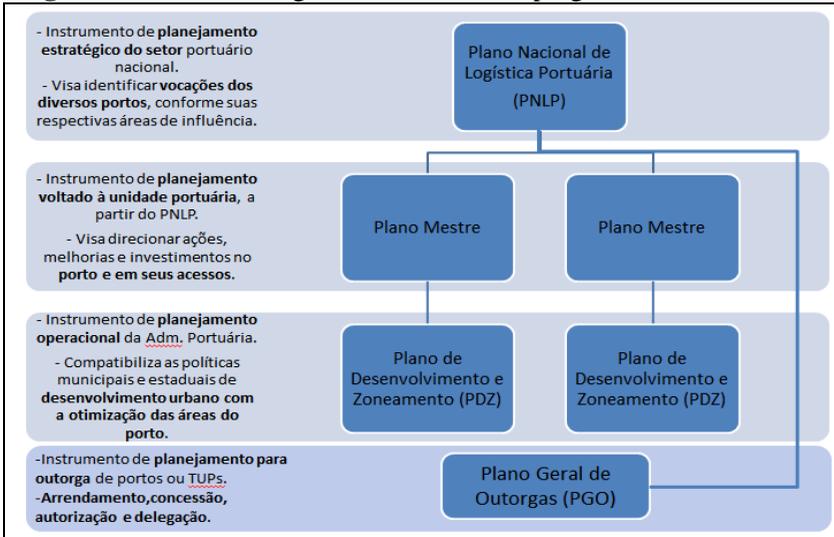
Fonte: Elaboração própria a partir de Brasil (2015hh).

Também com aderência ao PNLП, e com características operacionais, o PDZ verifica “[...] as políticas de desenvolvimento urbano dos municípios, do Estado e da região onde se localiza o porto,

visando, no horizonte temporal, o estabelecimento de ações e de metas [...]” (BRASIL, 2015hh, p.1).

Como um instrumento de planejamento de Estado, o PGO promove a “[...] execução das outorgas de novos portos ou terminais públicos e privados, reunindo a relação de áreas a serem destinadas à exploração portuária nas modalidades de arrendamento, concessão, autorização e delegação [...]” (BRASIL, 2015hh, p.1). A Figura 8 apresenta a dimensão de cada plano a partir do PNLP.

Figura 8 – Dimensão organizacional de cada programa.



Fonte: Castro e Silva (2014, p.1).

Para o setor, a Portaria da SEP significa a formalização do resgate do planejamento portuário nacional, que passa a ser instrumento indicativo para atração de investimentos, identificação de oportunidades, participação da sociedade no desenvolvimento dos portos e da sua relação com as cidades, com o meio ambiente, da integração com as políticas de expansão da infraestrutura nacional de transportes e para racionalização da utilização de recursos públicos (BRASIL, 2015hh, p.1).

Uma revisão no PNL P está sendo efetuada desde maio de 2014 com expectativa de concretizar:

[...] o entendimento da situação atual do setor e do prognóstico da demanda, capacidade e malha logística, serão revisados também as escolhas estratégicas, objetivos, indicadores e metas, fundamentando, ao final, o portfólio de projetos e investimentos proposto pelo PNL P 2015 (BRASIL, 2015hh, p.1).

2.3.2 Programas federais

Com enfoque nos programas, a pesquisa documental localizou 11 programas federais institucionalizados em diversas áreas do setor portuário brasileiro.

No Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) I em 2007 e II em 2011 foi institucionalizado dentro das obras portuárias, as Áreas de Apoio Logístico Portuário (AALP).

Em 2011 surge o Programa Relação Cidade-Porto, contemplando o Programa de Conformidade do Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos dos Portos (PRGRS) e o Programa Federal de Apoio à Regulação e Gestão Ambiental Portuária (PRGAP).

O Programa de Investimentos em Logística – PIL PORTOS foi institucionalizado em 06 de agosto de 2012 com investimentos direcionados para os portos nos próximos cinco anos. No dia 05 de junho de 2013 surge o Programa de Arrendamento Portuário (ARP) a partir da publicação da Lei nº 12.815, sancionada pela presidenta Dilma Rousseff, que dispõe “[...] sobre a exploração direta e indireta, pela União, de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários” (BRASIL, 2013d, p.1). Este programa faz parte do PIL PORTOS. Ainda contemplando o mesmo programa, é instituído pela Lei nº 11.610/2007(e), o Programa Nacional de Dragagem (PND).

O Programa Pro Cabotagem entrou em vigor por meio da Portaria Interministerial nº 1, de 13 de novembro de 2012. Visualizando a inteligência portuária, surgem por meio do Decreto nº 7.861 de 6 de dezembro de 2012(b), o Porto 24 horas, Tráfego Portuário - VTMIS, sigla em inglês para *Vessel Traffic Management Information System* (Sistema de Gerenciamento e Informação do Tráfego de Embarcações e o PORTOLOG. Em 2013 a SEP/PR inicia o projeto Porto Sem Papel

(PSP). O Quadro 15 apresenta uma síntese dos objetivos de cada programa.

Quadro 15 – Programas para desenvolvimento portuário.

(continua)

PROGRAMA	OBJETIVO
AALP	Têm a finalidade de organizar o fluxo de cargas destinadas ou provenientes do porto, racionalizando o uso dos acessos portuários e minimizando o conflito porto-cidade.
PRGRS	Mapear a situação atual em relação à movimentação deste material nas instalações portuárias.
PRGAP	Com a regularização, as autorizações ambientais serão obtidas com maior celeridade. Os estudos, controles e monitoramentos realizados no âmbito dos processos de licenciamento ambiental favorecem o planejamento e execução dos projetos para o setor portuário.
PIL-PORTOS	Expandir e modernizar a infraestrutura dos portos brasileiros por meio de parcerias estratégicas com o setor privado, promovendo sinergias entre as redes.
ARP	São investimentos fora do âmbito dos portos organizados que deverão somar esforços aos arrendamentos para garantir a infraestrutura necessária ao escoamento da produção.
PND	Evitar o assoreamento progressivo dos canais, bacias de evolução e berços de atracação nos portos que, se não dragados podem resultar na redução do calado; insuficiência da capacidade operacional e logística.
PRO CABOTAGEM	Constitui e estabelece a composição do Grupo de Trabalho "Pro Cabotagem", incumbido de elaborar e consolidar propostas para o programa de desenvolvimento à cabotagem no Brasil.
PORTO 24 HORAS	O objetivo das ações é de conferir agilidade aos processos e reduzir o tempo de espera para liberação das mercadorias, o que implica em menores custos de armazenagem, redução de filas, maior celeridade na tramitação de licenciamento de importação e despacho aduaneiro, assim como na melhor utilização dos recursos.
VTMIS	O objetivo do sistema é ampliar a segurança da vida humana no mar, a segurança da navegação e a proteção ao meio ambiente nas áreas em que haja intensa movimentação de embarcações ou risco de acidente de grandes proporções.

Quadro 15 – Programas para desenvolvimento portuário.

(conclusão)

PROGRAMA	OBJETIVO
PORTOLOG	Evitar a formação de filas de caminhões nas cidades e nos acessos rodoviários aos portos.
PSP	Sistema de informação que tem como objetivo principal reunir em um único meio de gestão as informações e a documentação necessárias para agilizar a análise e a liberação das mercadorias no âmbito dos portos brasileiros.

Fonte: Elaboração própria a partir de Brasil (2012c, 2015v,ii,jj,ll,mm,nn,oo,tt).

2.3.3 Incentivos fiscais

De acordo com o Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior (2015) e a SEP/PR (2015), atualmente estão contemplados sete incentivos fiscais com abrangência direta no setor portuário nacional:

- 1) Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM): instituído pelo artigo 1º do Decreto-Lei nº 2.404, de 23 de dezembro 1987;
- 2) Fundo da Marinha Mercante (FMM): instituído pela Lei nº 10.893 de julho de 2004(b);
- 3) Banco Nacional de Desenvolvimento Social (BNDES): Resoluções do Conselho Monetário Nacional (CMN) nº 2.262, de 03 de fevereiro de 2005 e nº 3.828, de 17 de dezembro de 2009;
- 4) Regime Especial de Incentivos para Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI): instituído pela Lei nº 11.488 de 15 de junho de 2007(c);
- 5) Debêntures Infraestrutura (DI): instituído pela Lei nº 12.431 de 24 de junho de 2011(b);
- 6) Regime Tributário para Incentivo a Modernização e a Ampliação da Estrutura Portuária (REPORTO): implementado por meio da instrução nº 1.370, de 28 de junho de 2013(t), da Receita Federal, fazendo parte também do Programa Brasil Maior;
- 7) Ex-Tarifário: Resoluções da Câmara de Comércio Exterior (CAMEX) nº 63/2014(a) e nº 64/2014(b).

O Quadro 16 apresenta as principais características de cada incentivo fiscal.

Quadro 16 – Incentivos fiscais para desenvolvimento portuário.

INCENTIVO	OBJETIVO
AFRMM	É um adicional ao frete cobrado pelo armador, de qualquer embarcação que opere em porto nacional, de acordo com o conhecimento de embarque e o manifesto de carga, pelo transporte de qualquer carga.
FMM	Destinado a prover recursos para o desenvolvimento da Marinha Mercante e da indústria de construção e reparação naval brasileira.
BNDES	Financiar projetos priorizados pelo Conselho Diretor Mercante do Fundo da Marinha Mercante.
REIDI	Suspende, no caso de portos organizados e instalações portuárias de uso privado, a exigência da Contribuição para o PIS/PASEP e da COFINS incidentes sobre a receita decorrente das seguintes operações.
DI	A emissão do título destina-se ao financiamento de projetos voltados para a implantação, ampliação, manutenção, recuperação ou modernização, entre outros, do setor de logística e transporte, o qual está inserido o segmento portuário.
REPORTO	Permite ao setor adquirir no mercado interno ou importar, com suspensão de tributos, máquinas, equipamentos, peças de reposição e outros bens para execução de serviços de carga, descarga, armazenagem e movimentação de mercadorias e produto; sistemas suplementares de apoio operacional; proteção ambiental; sistemas de segurança e monitoramento de fluxo de pessoas, mercadorias, produtos, veículos e embarcações; dragagem; treinamento e formação de trabalhadores.
EX-TARIFÁRIO	Visa estimular os investimentos para ampliação e reestruturação do setor produtivo nacional de bens e serviços, por meio da redução temporária do Imposto de Importação de bens de capital e bens de informática e telecomunicações sem produção no Brasil.

Fonte: Elaboração própria a partir de Brasil (2015^{i,u,w,z,aa,qq,rr}).

2.3.4 Parcerias institucionais

De acordo como Quadro 17, a pesquisa documental identificou nove programas de parceria com instituições nacionais e internacionais, com destaque para:

- 1) Programa Cooperação Técnica: parceria com o Centro de Cooperação Técnica Porto de Antuérpia (APEC).

- 2) Programa Capacitação: qualificação e requalificação técnica do quadro de profissionais da SEP/PR com a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC).
- 3) Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego (PRONATEC PORTUÁRIO) via Plano Brasil Maior: parceria com o MDIC e o Ministério da Educação.
- 4) Programa do Ensino Profissional Marítimo (PREPOM): parceria com a Marinha do Brasil.
- 5) Programa de Desenvolvimento do Trabalhador Portuário (PDTP): parceria com a Organização Internacional do Trabalho (OIT).
- 6) Plano Diretor: parceria com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID);
- 7) Zonas de Atividade Logística (ZAL): parcerias com os governos da Espanha e Alemanha, por meio da doação de recursos para elaboração de estudos de uma ZAL no Porto de Santos;
- 8) Tecnologia da Informação (TI): Acordos de Doação foram assinados entre a SEP e a *United States Trade and Development Agency (USTDA)*;
- 9) Cabotagem: parceria com o Banco Mundial.

Quadro 17 – Parcerias para desenvolvimento portuário.

(continua)

PROGRAMA	OBJETIVO
Cooperação Técnica	Treinamento será destinado aos funcionários portuários de escritório dos órgãos públicos envolvidos com a matéria (SEP, ANTAQ, Companhias Docas e demais órgãos intervenientes), além das empresas privadas arrendatárias dos terminais portuários brasileiros. Treinamentos feito por professores da APEC.
Capacitação	Qualificação e Requalificação Técnica do Quadro de Profissionais da SEP/PR, elaborado pela UFSC.
PRONATEC	Visa solucionar os gargalos de recursos humanos em setores estratégicos da economia nacional identificados pelo Plano Brasil Maior (PMB).
PREPOM	Tais ações buscam maior eficiência, segurança, qualidade e produtividade no trabalho portuário, considerando suas peculiaridades, dificuldades e demandas.

Quadro 17 – Parcerias para desenvolvimento portuário.

(conclusão)

PROGRAMA	OBJETIVO
PDTP	Permitir aos governos federais de países em desenvolvimento estabelecer esquemas de treinamento efetivos e sistemáticos, projetados para melhorar o desempenho do manuseio de carga, das condições e práticas de trabalho, segurança, eficiência e bem estar dos trabalhadores portuários dos terminais de contêiner.
Plano Diretor	Melhoria da logística nos portos até a capacitação de trabalhadores portuários.
ZAL	Incentivar a criação de uma ZAL no entorno do Porto de Santos para permitir maior agilidade no tráfego de caminhões e reduzir congestionamentos na cidade.
TI	Possibilitar a definição e avaliação dos processos e tecnologias de monitoramento de cargas que permitirão ao Brasil implementar um “Controle Integrado da Cadeia Logística Portuária por Meio Eletrônico – CICLOPE e produzir as especificações técnicas necessárias para orientar a SEP na aquisição e instalação dos referidos Sistemas.
Cabotagem	A intenção da secretaria é levar os resultados do estudo para avaliação do Conselho Nacional de Infraestrutura de Transportes - CONIT, com a finalidade de possibilitar maior eficiência e redução dos custos do transporte de cabotagem, e conseqüente diminuição do congestionamento rodoviário brasileiro.

Fonte: Elaboração própria a partir de Brasil (2015g,x,ee,pp).

Além dos acordos relacionados aos diversos estudos e capacitação de gestores e trabalhadores portuários descritos acima, a SEP também firmou uma série de Memorandos de Entendimento e Protocolos de Intenção destinados a ampliar e aprofundar a cooperação nos setores de portos e logística, que podem ser acessados no link: <http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/relacoes-internacionais>.

2.4 REGULAMENTAÇÃO ESTADUAL E MUNICIPAL

Além da regulamentação, dos planos, programas, incentivos e parcerias nacionais e internacionais firmadas em âmbito federal, o setor portuária também abrange as questões regionais e locais.

2.4.1. Regulamentação estadual

A pesquisa realizada no portal da Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina não localizou legislação direcionada para uma política estadual voltada para o setor portuário catarinense. Entretanto, foram localizadas Leis direcionadas exclusivamente para o Porto de São Francisco do Sul (por estar sob administração do Estado por mais tempo). Estas não serão apresentadas, pois o porto em questão não faz parte do objeto de estudo.

Vale destacar que o Estado catarinense conta com o Programa Pacto Por Santa Catarina, abarcando no âmbito de infraestrutura, obras de adequação do canal de acesso (nova bacia de evolução) aos Portos de Itajaí e Navegantes (PACTO POR SANTA CATARINA, 2015).

Seguindo o movimento federal, com o lançamento do Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT) em 2007, o Estado de Santa Catarina desenvolveu o Plano Estadual de Logística e Transporte (PELT), apresentado a seguir.

2.4.1.1 Plano Estadual de Logística e Transporte – PELT

O Plano Estadual de Logística e Transporte (PELT) do Estado de Santa Catarina, publicado em 2013, é resultado de um trabalho conduzido pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), com financiamento da Fundação de Apoio à Pesquisa Científica e Tecnológica do Estado de Santa Catarina (FAPESC), por meio do Projeto nº 818.

Este plano visa “[...] dar suporte técnico à definição de estratégias do Governo concernentes à oferta de infraestrutura e à definição de políticas e programas que promovam o seu uso mais eficiente” (PELT-SC, 2013, p.5).

O PELT-SC tem como base três eixos principais, apresentados na Figura 9.

Figura 9 – Representação dos três principais eixos do PELT-SC.



Fonte: PELTSC (2014, p.19).

A primeira parte do estudo abrange o eixo logístico empresarial, com destaque para:

A importância socioeconômica das cadeias para o Estado, as trocas de mercadorias - insumos, produtos em processo ou produtos acabados - entre os agentes econômicos dos vários elos das cadeias, os volumes, origens e destinos das mercadorias são temas abordados neste eixo. As soluções ou ações a serem adotadas para melhorar a competitividade das cadeias logísticas consideram a estrutura das organizações envolvidas, a localização das empresas fornecedoras de insumos e do mercado consumidor (PELT-SC, 2013, p.5).

A infraestrutura logística, tratada no segundo eixo, apresenta um cenário a partir do modal rodoviário, ferroviário, bem como para os postos de fronteira, postos e aeroportos de Santa Catarina, por meio de informações de diversos órgãos oficiais - ANTAQ, ANTT, ANAC, INFRAERO, DNIT, DEINFRA, RECEITA FEDERAL, SCPAR, CNT, FIESC, FETRANDESC, MT, SEP, SPNT/MT, APSFC, SDS/SC, SEF/SC, SIE/SC e ANTF (PELT-SC, 2013).

O terceiro eixo, facilitação do comércio, aborda “As iniciativas voltadas à facilitação do comércio interno e externo, visando à redução dos custos de transação nas cadeias de suprimentos, foram levantadas e classificadas em função de diversos aspectos” (PELT-SC, 2013, p.5).

No final do documento, “[...] são sugeridas algumas ações aderentes aos instrumentos de planejamento do estado, buscando um alinhamento das ações aqui propostas com aquelas previstas no Plano Plurianual do Estado de Santa Catarina” (PELT-SC, 2013, p.5).

2.4.2 Regulamentação municipal

Para a identificação das possíveis regulamentações municipais vinculadas ao Porto de Imbituba a partir de 1990, foi feita uma pesquisa no Portal da Câmara de Vereadores do Município de Imbituba, identificando decretos legislativos, leis ordinárias e complementares e resoluções apresentadas no Quadro 18.

Quadro 18 – Regulamentação municipal para o Porto de Imbituba de 1990 a 2015.

ITEM	ANO	DECRETO NR.	DESCRIÇÃO
DECRETO LEGISLATIVO	2007	3	Art. 1º. Fica Concedida ao Prefeito Municipal Licença para ausentar-se do Município pelo período de 8 (oito) dias para viagem à Espanha, a partir do dia 16 de março de 2007, tendo como meta a busca de investimentos para o porto de Imbituba e de cooperação técnica com o porto de Valência
		1	Art. 1º. Fica Concedido ao Prefeito Municipal Licença para ausentar-se do Município pelo período de 7 (sete) dias para viagem à Espanha, a partir do dia 07 de fevereiro de 2007, para visita a empresários espanhóis dispostos a investir no Porto de Imbituba
	2009	8	Autoriza o Chefe do Poder Executivo a ausentar-se do Município entre os dias 23 a 28 de junho de 2009, em viagem à Venezuela, objetivando captar investimentos para o Porto e para a cidade de Imbituba
LEI ORDINÁRIA	2010	3790	Art. 1º Fica o Chefe do Poder Executivo Municipal autorizado a firmar Termo de Cooperação Técnica com a arrendatária do Terminal de Contêineres do Porto de Imbituba – SANTOS BRASIL PARTICIPAÇÕES S.A., objetivando a elaboração de Projetos Executivos do Sistema Viário Principal, integrante do Programa de Infra-estrutura Urbana e do Programa de Promoção e Modernização da Atividade Portuária, ambos do Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Imbituba.
	2012	4055	Autoriza o Poder Executivo a firmar convênio de execução de serviços científicos e tecnológicos com a Universidade do Sul de Santa Catarina - UNISUL, para a elaboração de Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário (PDZ), para o Porto de Imbituba, vinculado ao Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Imbituba – PDDSI, e dá outras providências.
LEI COMPLEMENTAR	2005	2623	Lei Complementar nº 2.623, de 19 de março de 2005, é institucionalizado no município o Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Imbituba (PDDSI).
	2008	3430	Cria taxa compulsória a Associação Beneditina da Providência – ABENP – Hospital São Camilo de Imbituba. Art. 1º Fica criada a taxa única de 200 (duzentas) UFM (Unidade Fiscal Municipal), ou indexador equivalente que vier futuramente a substituí-la, a ser cobrada de cada navio que demandar a jurisdição do Porto de Imbituba, independente de operação, porte ou nacionalidade.
RESOLUÇÃO	1997	8	Art. 1º - Fica criada a Comissão Especial, composta por um representante de cada Partido Político, com representação neste Poder Legislativo, para analisarem dentre outros e apresentarem relatório sobre os seguintes assuntos de interesse do Município: A – Porto Henrique Lage; B – A segurança Pública; C – Área da ICC, com vista a doação, dação, desapropriação ou compra; D – Solução para o lixo inó e orgânico, depositado a céu aberto em Vila Nova Alvorada; E – Criação e instalação do Corpo de Bombeiros; F – Mudança de Pelotão para Batalhão, da Polícia Militar; G – Retorno da Delegacia da Capitania dos Portos; H – Taxa de Iluminação Pública; I – Ações que viabilizam a efetiva instalação de empresa na ZPE; J – outros, que em decorrência dos acima especificados se façam necessários, ou que no decorrer do prazo fixado no Artigo 2º, sejam propostos e aprovados pelo plenário.
	2001	5	Art.1º - Fica criada a COMISSÃO PARLAMENTAR EXTERNA que irá tratar da municipalização do porto de Imbituba, junto à comissão da Assembleia legislativa.
	2010	7	Constitui Comissão Especial de Acompanhamento da Transição da Concessão da Administração do Porto de Imbituba. Parágrafo único. A Comissão Especial de que trata o “caput” terá vigência até a conclusão da transição da Concessão da Administração do Porto de Imbituba que tem seu término previsto para dezembro do ano de 2012, ou por ocasião do término do mandato parlamentar dos seus membros.

Fonte: Elaboração própria a partir do Portal da Câmara de Vereadores de Imbituba (2015).

Dentre as questões municipais, vale ressaltar alguns pontos importantes, enquanto ações direcionadas ao Porto de Imbituba e que tiveram impacto na sua trajetória municipal. Os decretos legislativos encontrados em 2007 e 2009 se referem a viagens que o Prefeito Municipal efetuou para a Espanha e Venezuela, objetivando prospectar investimentos para o Porto de Imbituba.

De acordo com a Lei Municipal nº 3.790, de 02 de dezembro de 2010, em seu artigo 1º:

Fica o Chefe do Poder Executivo Municipal autorizado a firmar Termo de Cooperação Técnica com a arrendatária do Terminal de Contêineres do Porto de Imbituba – SANTOS BRASIL PARTICIPAÇÕES S.A., objetivando a elaboração de Projetos Executivos do Sistema Viário Principal, integrante do Programa de Infraestrutura Urbana e do Programa de Promoção e Modernização da Atividade Portuária, ambos do Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Imbituba (IMBITUBA, 2010).

Também foi criada em 2010, uma Comissão Especial para acompanhar a transição da concessão da administração do porto, que passaria da Companhia Docas de Imbituba (CDI) para o governo do Estado de Santa Catarina, via SCPar Porto de Imbituba S.A.

Em 2012, o Poder Executivo firma convênio para a elaboração com PDZ com a Universidade do Sul de Santa Catarina (UNISUL), vinculado ao Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Imbituba (PDDSI).

2.4.2.1 Plano Diretor de Desenvolvimento e Sustentabilidade de Imbituba

Por meio da Lei Complementar nº 2.623, de 19 de março de 2005, é institucionalizado no município o Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Imbituba (PDDSI). Este plano diretor é composto por cinco estratégias: *i*) Imbituba, capital do turismo diferenciado; *ii*) Imbituba, um porto de oportunidades; *iii*) Crescimento com identidade natural e cultura; *iv*) Modelo de ordenamento urbano e ambiental; e *v*) Modelo de gestão com participação, se destaca a segunda estratégia com ligação direta ao porto.

A Estratégia II do PDDSI enfocando o Porto de Imbituba como “um porto de oportunidades” é composta pelo Programa de Promoção e Modernização da Atividade Portuária e o Programa de Desenvolvimento e Promoção de Pequenas e Médias Empresas, que deve ser dirigida pelos “[...] órgãos municipais responsáveis pelo planejamento, desenvolvimento sustentável, indústria, comércio, turismo e meio ambiente” (IMBITUBA, 2005, p.10).

O Programa de Promoção da Atividade Portuária objetiva “[...] reposicionar e/ou fortalecer o Porto de Imbituba como eixo estratégico em uma rede intermodal de transporte adaptada a uma nova organização territorial a nível mundial” (IMBITUBA, 2005, p.10). O programa ainda compõe projetos abrangendo capacitação profissional, visitas no porto, reabertura do Museu do Porto em parceria com a iniciativa privada, integração das atividades portuárias com a comunidade de entorno, Terminal de Passageiros da Ponta do Catalão e Terminal Pesqueiro, Ponta do Catalão (IMBITUBA, 2005).

Com relação ao Programa de Desenvolvimento e Promoção de Pequenas e Médias Empresas, o artigo 23 do PPDSI (IMBITUBA, 2005, p.10) afirma que:

[...] busca qualificar e potencializar o setor empresarial, apoiando especialmente as pequenas e médias empresas, mediante a criação de incentivos aos empreendimentos com componentes de alta tecnologia integrados e articulados entre si. Parágrafo único. O Programa indicado no caput requer uma forte vinculação entre os órgãos municipais, federais e estaduais, para propiciar sua implementação e sustentabilidade (IMBITUBA, 2005).

Este programa ainda traz projetos para desenvolvimento do Distrito Industrial de Pequenas e Médias Empresas, integração da Zona de Processamento de Exportação, aquicultura, carcinicultura e maricultura, inventário de empresas tecnológicas, cooperativa de pesca artesanal e Centro de Iniciativas Locais – CIL (IMBITUBA, 2005).

2.5 REGULAMENTAÇÕES TRANSVERSAIS

As regulamentações transversais são compostas por políticas públicas federais interdisciplinares que protegem as principais áreas costeiras e seus componentes, influenciando diretamente nos projetos de

desenvolvimento portuário, com destaque para o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC), Projeto Orla e APA da Baleia Franca.

2.5.1 Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro

O Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC) foi institucionalizado por meio da Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988, que visa “[...] especificamente a orientar a utilização nacional dos recursos na Zona Costeira⁸, de forma a contribuir para elevar a qualidade da vida de sua população, e a proteção do seu patrimônio natural, histórico, étnico e cultural” (BRASIL, 1988). De acordo com o artigo 1º, este plano é parte integrante da Política Nacional para os Recursos do Mar (PNRM) e Política Nacional do Meio Ambiente (PNMA).

O artigo 3º prevê o zoneamento de usos e atividades na zona costeira, com prioridade à conservação e proteção, entre outros, dos seguintes bens:

I - recursos naturais, renováveis e não renováveis; recifes, parcéis e bancos de algas; ilhas costeiras e oceânicas; sistemas fluviais, estuarinos e lagunares, baías e enseadas; praias; promontórios, costões e grutas marinhas; restingas e dunas; florestas litorâneas, manguezais e pradarias submersas; II - sítios ecológicos de relevância cultural e demais unidades naturais de preservação permanente; III - monumentos que integrem o patrimônio natural, histórico, paleontológico, espeleológico, arqueológico, étnico, cultural e paisagístico (BRASIL, 1988).

O plano será aplicado, conforme o artigo 4º§2º, “com a participação da União, dos Estados, dos Territórios e dos Municípios, através de órgãos e entidades integradas ao Sistema Nacional do Meio Ambiente – SISNAMA” (BRASIL, 1988).

Os Estados e Municípios, em conformidade com o artigo 5º § 1º, poderão por meio de Lei, instituir os seus respectivos planos de gerenciamento costeiro, em conformidade com as normas e diretrizes do Plano Nacional, e designar os órgãos competentes para a devida execução.

⁸Considera-se Zona Costeira o espaço geográfico de interação do ar, do mar e da terra, incluindo seus recursos renováveis ou não, abrangendo uma faixa marítima e outra terrestre, que serão definidas pelo Plano (BRASIL, 1988).

2.5.2 Projeto de Gestão Integrada da Orla Marítima

O Projeto de Gestão Integrada da Orla Marítima (Projeto Orla) foi elaborado em conjunto com o Ministério do Meio Ambiente, por intermédio de sua Secretaria de Extrativismo e Desenvolvimento Rural Sustentável (SEDR), e o Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão, no âmbito da sua Secretaria do Patrimônio da União - SPU/MP (BRASIL, 2015j).

As Leis nº 7.661, de 16 de maio de 1988 e nº 9.636, de 15 de maio de 1998 e o Plano de Ação Federal para a Zona Costeira, instituído pela Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988, são utilizados como documentos legais que amparam de forma integral os objetivos e ações do Projeto Orla.

De acordo com o Ministério do Meio Ambiente (2015), o Projeto Orla contempla o ordenamento dos espaços litorâneos que estão sob domínio da União “[...] aproximando as políticas ambiental e patrimonial, com ampla articulação entre as três esferas de governo e a sociedade” (BRASIL, 2015j, p.1). Por conseguinte, as diretrizes conforme o Ministério do Meio Ambiente (2015) contemplam:

Fortalecimento da capacidade de atuação e articulação de diferentes atores do setor público e privado na gestão integrada da orla, aperfeiçoando o arcabouço normativo para o ordenamento de uso e ocupação desse espaço; Desenvolvimento de mecanismos de participação e controle social para sua gestão integrada; Valorização de ações inovadoras de gestão voltadas ao uso sustentável dos recursos naturais e da ocupação dos espaços litorâneos (BRASIL, 2015j, p.1).

Neste sentido, o projeto busca compreender os desafios e as fragilidades dos ecossistemas da orla, uso e ocupação, aumento dos processos erosivos e de fontes contaminantes. Além disto, a determinação de critérios para uso dos espaços e bens da União “[...] visando o uso adequado de áreas públicas, a existência de espaços estratégicos (como portos, áreas militares) e de recursos naturais protegidos também se configuram em desafios para gestão da orla brasileira” (BRASIL, 2015j, p.1).

2.5.3 Área de Proteção Ambiental da Baleia Franca

Institucionalizado por meio da Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000, o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC) “[...] estabelece critérios e normas para a criação, implantação e gestão das unidades de conservação” (BRASIL, 2000).

O conceito de Área de Proteção Ambiental (APA) é mencionado no artigo 15:

A Área de Proteção Ambiental é uma área em geral extensa, com um certo grau de ocupação humana, dotada de atributos abióticos, bióticos, estéticos ou culturais especialmente importantes para a qualidade de vida e o bem-estar das populações humanas, e tem como objetivos básicos proteger a diversidade biológica, disciplinar o processo de ocupação e assegurar a sustentabilidade do uso dos recursos naturais (BRASIL, 2000).

A partir desta regulamentação, a Área de Proteção Ambiental (APA) da Baleia Franca é criada pelo Decreto Federal s/nº, em 14 de setembro de 2000, ocupando uma área de 156 mil hectares, 130 km de costa marítima e envolvendo nove municípios, desde o sul da ilha de Santa Catarina até o Balneário Rincão (ICMBIO, 2015).

De acordo com o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade – ICMBio (2015), A APA da Baleia Franca tem por objetivos:

[...] proteger, em águas brasileiras, a baleia franca austral (*Eubalaena australis*), ordenar e garantir o uso racional dos recursos naturais da região, ordenar a ocupação e utilização do solo e das águas, ordenar o uso turístico e recreativo, as atividades de pesquisa e o tráfego local de embarcações e aeronaves (ICMBIO, 2015, p.1).

Durante a rota migratória, a Baleia Franca percorre o litoral Sul de Santa Catarina entre os meses de junho e novembro. A influência da APA incluem outras espécies de “[...] animais e vegetais nativos, promontórios, costões rochosos, praias, ilhas, lagoas, banhados, marismas, área de restinga, dunas, além de sítios arqueológicos, como os sambaquis e as oficinas líticas” (ICMBIO, 2015, p1).

2.6 PORTO DE IMBITUBA

Ao final deste capítulo apresenta-se, em detalhes, os resultados do levantamento do objeto deste estudo, com a caracterização do Porto de Imbituba. Abordou-se o histórico, o processo de desenvolvimento (criação, auge, crise e adaptação ao mercado), a infraestrutura portuária, hinterlândia, os principais direcionadores do Plano Mestre da SEP/PR, bem como aspectos relacionados com a internacionalização, com destaque para a balança comercial, *mix* de produtos comercializados na exportação e importação e projeção de demanda até 2030.

2.6.1 Histórico, crise e desenvolvimento

Com a descoberta das jazidas de carvão em 1870 no Sul de Santa Catarina e com a necessidade de uma estrutura logística para o escoamento da produção de carvão, iniciou-se então, a construção da ferrovia Dona Tereza Cristina. Posteriormente, em 1919, por intermédio do empresário Henrique Lage e com a colaboração do Engenheiro Álvaro Monteiro de Barros Catão, diretor da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, efetivou-se a construção do Porto de Imbituba (BRASIL, 2012d).

A Figura 10 apresenta o início da construção do molhe do Porto de Imbituba.

Figura 10 – Início da construção do Porto de Imbituba.



Fonte: Brasil (2012d, p.52).

A Companhia Docas de Imbituba é criada em 03 de novembro de 1922, com o Engenheiro Álvaro Monteiro de Barros Catão, agora como diretor. “Todos os navios de carga ou passageiros da Companhia Nacional de Navegação Costeira passaram a fazer escala no Porto de Imbituba” (BRASIL, 2012d, p.53).

Pelo Decreto nº 7.842 de 13 de setembro de 1941 foi feita a ordenação do registro de concessão à Companhia Docas de Imbituba par a exploração comercial do Porto. Por meio do mesmo Decreto 7.842 foi concedida a permissão para realizar obras de aparelhamento e exploração de tráfego do Porto de Imbituba. No ano de 1942 é inaugurada a chamada “Caixa de carvão”, armazém destinado ao embarque de carvão, tendo capacidade de 3.000 toneladas (BRASIL, 2012d, p.53).

A Figura 11 destaca as antigas instalações do Porto de Imbituba, direcionadas para o escoamento da produção de carvão.

Figura 11 – Antigas instalações do Porto de Imbituba.



Fonte: Brasil (2012d, p.53).

De acordo com o Plano Mestre da SEP/PR (2012), os anos subsequentes foram decisivos para tornar o Porto de Imbituba como o grande porto carvoeiro do Brasil, com destaque para a: i) Aprovação do projeto para ampliação do porto, no valor de Cr\$ 11.950.420,00 por

meio do Decreto 14.059 de 24 de novembro de 1943; *ii*) Inclusão do porto no Programa Nacional de Mobilização Energética em 1979: obras de ampliação e infraestrutura; e *iii*) Construção da rampa para navios *Ro-Ro* com 24 de comprimento (BRASIL, 2012d).

O colapso da indústria do carvão catarinense, devido à redução das alíquotas de importação e a retirada do subsídio por parte do governo federal, somada a política neoliberal dos anos de 1990, fizeram com que o Porto de Imbituba, totalmente voltado para a movimentação do carvão, fosse fortemente afetado (BRASIL, 2012d).

Neste contexto, torna-se importante compreender a formação da estrutura carbonífera do Sul de Santa Catarina, com participação das minas, ferrovia, Porto de Imbituba e Laguna, Lavador de Capivari, Indústria Termo Elétrica Jorge Lacerda e Indústria Carboquímica Catarinense (ICC). Este complexo passou por um processo de formação, expansão, finalizando com um desmonte na década de 1990, conforme apresenta o Quadro 19.

Quadro 19 – Síntese da estrutura carbonífera em Santa Catarina.

Minas	Ferrovia	Porto	1884-1946		
Minas	Ferrovia	Lavador de Capivari	Porto	1946-1965	
Minas	Ferrovia	Lavador de Capivari	Termo-elétrica	Porto	1965-1978
Minas	Ferrovia	Lavador de Capivari	Termo-elétrica	Carbo-química	Porto 1978/1990/94
Minas	Ferrovia	Termoelétrica	Atualmente		

Fonte: Elaboração própria a partir de Goularti Filho e Moraes (2009).

No período de 1884 a 1946 se destaca o início das operações da Ferrovia Dona Tereza Cristina no transporte do carvão por meio do Porto de Laguna (exportando carvão) e Imbituba, formando assim o triângulo minas/ferrovia/portos (GOULARTI FILHO; MORAES, 2009).

Na segunda fase (1946-1965) é incorporado o Lavador de Capivari, com o objetivo de beneficiar o carvão destinado às siderúrgicas. Em 1946 entra em operação a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), extraindo a fração metalúrgica do carvão sul catarinense.

De acordo com Goulart Filho e Moraes (2009, p. 252): “[...] a partir de 1946, dos 25% que não eram pirita, 15% eram considerados carvão metalúrgico (com alto teor de cinza, em torno de 18,5%), o restante era o carvão-vapor que poderia ser utilizado em termoeletrica”. Neste período o Porto de Imbituba torna-se o único porto carvoeiro do Brasil, com o abandono das atividades em 1946 no Porto de Laguna (GOULARTI FILHO; MORAES, 2009).

Com uma estrutura industrial parcialmente montada para a movimentação e beneficiamento do carvão (minas, ferrovia, lavador de rejeito), a indústria do carvão inicia uma trajetória de crescimento. A movimentação de navegação de longo curso (exportação e importação) possuía pouca representatividade para o Porto de Imbituba, de acordo com a Tabela 1.

Tabela 1 – Movimentação de cargas no Porto de Imbituba: 1944-1965.

ANOS	EXPORTAÇÃO (t)				IMPORTAÇÃO (t)		TOTAL (t)
	CARVÃO		C. GERAL E GRANÉIS		C. GERAL E GRANÉIS		
	CABOTAGEM	L. CURSO	CABOTAGEM	L. CURSO	CABOTAGEM	L. CURSO	
1944	352.508	-	17.676	-	39.480	-	409.664
1945	343.795	-	19.769	-	35.199	-	398.763
1946	302.443	-	32.268	-	29.832	-	364.543
1947	374.830	-	24.618	-	25.035	-	424.483
1948	405.686	-	22.403	1.716	27.325	-	457.130
1949	368.836	-	14.541	2.523	23.291	-	409.191
1950	359.902	-	23.211	14.708	20.898	-	418.719
1951	511.076	-	41.372	11.593	8.134	44	572.219
1952	626.464	-	22.901	1.413	1.648	400	652.826
1953	496.890	-	16.451	528	3.204	-	517.073
1954	607.046	-	21.016	3.324	4.437	804	636.627
1955	646.996	-	12.467	8.830	7.907	1.226	677.426
1956	581.645	-	22.903	3.391	9.826	902	618.667
1957	664.538	-	6.248	2.603	7.376	1.106	681.871
1958	582.121	-	13.753	506	2.926	4.782	604.088
1959	741.585	-	15.582	3.882	5.509	2.029	768.587
1960	643.948	-	1.671	26.120	3.502	3.762	679.003
1961	662.888	-	7.006	11.299	8.358	2.624	692.175
1962	729.043	-	15.045	-	14.915	5.842	764.845
1963	623.705	-	14.721	-	14.284	7.177	659.887
1964	665.296	-	13.355	38.947	13.172	6.534	737.304
1965	726.667	-	10.652	26.072	20.648	3.523	787.562
TOTAL	12.017.908	-	389.629	157.455	326.906	40.755	12.932.653

Fonte: Elaborado a partir de dados da CDI (1944-1965).

A movimentação do carvão via cabotagem representava 92,92% no período de 1944 a 1965. O porto de Imbituba iniciava a sua trajetória, estruturando-se exclusivamente para a movimentação do carvão,

fazendo parte do complexo: minas, ferrovia, lavador de Capivari e o porto.

Em 1965, na terceira fase de expansão, iniciam-se as operações da Usina Termoeletrica Jorge Lacerda, fornecendo energia elétrica para grande parte de Santa Catarina. Além da metalurgia, também se aproveitava o carvão-vapor (energético), porém com desperdício de 75% da produção (GOULARTI FILHO; MORAES, 2009).

De 1961 a 1965, num ritmo ora lento, ora acelerado, foi construída a Usina Termoeletrica Jorge Lacerda, inaugurada em julho de 1965, com uma potência instalada de 50 MW. No ano seguinte, entrou em operação outra unidade [...]. Como a demanda de energia era exponencial, foram feitas novas ampliações na usina. Em 1971, já estavam operando quatro unidades [...]. Dentro do II PND 1975-1978 (Plano Nacional de Desenvolvimento), foram construídas mais duas unidades (V e VI) de 267 MW e planejadas mais outras duas (GOULARTI FILHO; MORAES, 2009, p.258).

Com o aproveitamento do carvão-vapor, a movimentação do carvão supera a cada ano e também ocorre no final dos anos de 1970 um incremento da movimentação de navegação de longo curso, conforme pode ser observado na Tabela 2.

Tabela 2 – Movimentação de cargas no Porto de Imbituba: 1966-1978.

ANOS	EXPORTAÇÃO (t)				IMPORTAÇÃO (t)		TOTAL (t)
	CARVÃO		C. GERAL E GRANÉIS		C. GERAL E GRANÉIS		
	CABOTAGEM	L. CURSO	CABOTAGEM	L. CURSO	CABOTAGEM	L. CURSO	
1966	738.570	-	6.498	26.205	15.271	5.757	792.301
1967	745.430	-	5.061	-	12.335	801	763.627
1968	832.186	-	4.991	-	12.753	-	849.930
1969	869.710	-	7.633	57.517	17.013	5	951.878
1970	835.640	-	13.973	45.542	20.458	-	915.613
1971	948.220	-	12.105	30.815	18.451	1.138	1.010.729
1972	677.950	-	8.348	26.850	21.487	4.426	739.061
1973	823.720	-	8.030	23.745	21.921	428	877.844
1974	963.365	-	7.390	73.165	26.881	-	1.070.801
1975	829.850	-	4.471	26.808	20.286	3.340	884.755
1976	940.590	-	2.362	26.861	25.160	404	995.377
1977	1.016.317	-	500	88.143	2.347	8.340	1.115.647
1978	1.238.584	-	601	39.337	-	24.559	1.303.081
TOTAL	11.460.132	-	81.963	464.988	214.363	49.198	12.270.644

Fonte: Elaborado a partir de dados da CDI (1966-1978).

Nesse período, de 1966 a 1978, o carvão continua com grande destaque na movimentação do porto, representando 93,39%. Entretanto, se observa um crescimento na movimentação da navegação de longo curso para exportação, com 3,79%, contra apenas 1,21% no período anterior (1944 a 1965).

Na quarta-fase (1978-1990/94), com o complexo praticamente montado e com o carvão aproveitado em sua totalidade, entrou em operação em 1979 a Indústria Carboquímica Catarinense (ICC) que aproveitava o rejeito piritoso do carvão, transformava em ácido sulfúrico, adicionado ao ácido fosfórico, era destinado à indústria de fertilizantes (GOULARTI FILHO; MORAES, 2009).

Com um complexo montado especialmente para o beneficiamento carvão Sul catarinense, contando com ferrovia para transporte do carvão, lavador para beneficiamento do rejeito piritoso, usina termoeétrica e indústria carboquímica, a movimentação do carvão atinge seu ápice (Tabela 3).

Tabela 3 – Movimentação de cargas no Porto de Imbituba: 1979-1993.

ANOS	EXPORTAÇÃO (t)				IMPORTAÇÃO (t)		TOTAL (t)
	CARVÃO		C. GERAL E GRANÉIS		C. GERAL E GRANÉIS		
	CABOTAGEM	L. CURSO	CABOTAGEM	L. CURSO	CABOTAGEM	L. CURSO	
1979	1.621.256	-	57.481	69.367	5.665	33.174	1.786.943
1980	2.180.383	-	87.848	131.675	45.351	123.010	2.568.267
1981	2.676.433	-	134.824	100.065	161.731	101.889	3.174.942
1982	2.240.585	-	180.146	151.251	374.638	4.904	2.951.524
1983	3.140.043	-	212.164	98.476	452.313	-	3.902.996
1984	2.749.128	-	240.982	180.852	670.663	1.498	3.843.123
1985	2.664.761	39.462	261.764	79.108	751.618	5.249	3.801.962
1986	2.971.291	107.896	225.210	63.626	741.820	2.958	4.112.801
1987	2.955.000	-	165.786	87.264	717.910	19.944	3.945.904
1988	2.042.846	-	277.148	27.129	596.230	11.563	2.954.916
1989	1.284.995	-	200.158	36.347	398.478	126.767	2.046.745
1990	795.439	-	137.734	144.424	288.816	174.629	1.541.042
1991	649.018	-	101.841	43.872	110.497	24.380	929.608
1992	193.461	-	16.859	137.183	167.838	115.020	630.361
1993	16.156	31.150	1.692	285.009	68.447	144.001	546.455
TOTAL	28.180.795	178.508	2.301.637	1.635.648	5.552.015	888.986	38.737.589

Fonte: Elaborado a partir de dados da CDI (1966-1978).

Entre os anos de 1979 a 1988 ocorre o maior movimento do carvão em toneladas, representando 76,39% da movimentação. Esta representatividade é menor do que os demais períodos, em virtude de um incremento na movimentação da navegação de longo curso para exportação e importação.

Os anos de 1990 registram um marco histórico para a indústria do carvão do carvão em Santa Catarina e para o Porto de Imbituba (totalmente estruturado para este minério)

[...] com a política neoliberal, toda a parte estatal do complexo foi desativado. A CSN fechou as unidades de extração (minas) e beneficiamento (lavador), a Petrobrás desativou a ICC e o porto parou de exportar o carvão metalúrgico. Além disto, a termoeétrica foi privatizada, e a ferrovia foi concedida à iniciativa privada. O desmonte foi parcial, porque ainda as minas continuam em operação fornecendo carvão para a termoeétrica, transportado pela ferrovia (GOULARTI FILHO; MORAES, 2009, p. 264).

Com a última movimentação de carvão efetuada em 1993, o Porto de Imbituba experimentou uma grave crise, ficando com alta capacidade ociosa, conforme apresentado na Tabela 4.

Tabela 4 – Movimentação de cargas no Porto de Imbituba: 1994-2014.

ANOS	EXPORTAÇÃO (t)				IMPORTAÇÃO (t)				TOTAL (t)
	CARVÃO		C. GERAL E GRANÉS		CARVÃO		C. GERAL E GRANÉS		
	CAB.	L. CURSO	CAB.	L. CURSO	CAB.	L. CURSO	CAB.	L. CURSO	
1994	-	-	2.510	422.001	-	-	103.009	323.367	850.887
1995	-	-	18.759	471.294	-	-	196.783	497.762	1.184.598
1996	-	-	2.930	157.298	-	-	75.509	148.881	384.618
1997	-	-	31	206.391	-	-	121.276	247.960	575.658
1998	-	-	13	261.100	-	-	129.879	539.472	930.464
1999	-	-	11.388	188.122	-	-	140.284	748.413	1.088.207
2000	-	-	-	106.406	-	-	140.745	908.897	1.156.048
2001	-	-	-	121.103	-	-	166.380	761.539	1.049.022
2002	-	-	-	208.390	-	-	148.033	611.582	968.005
2003	-	-	-	162.570	-	-	157.521	852.656	1.172.747
2004	-	-	-	219.944	-	-	211.072	923.590	1.354.606
2005	-	-	250	481.360	-	-	176.900	813.041	1.471.551
2006	-	-	4.010	376.103	-	19.980	187.819	884.959	1.472.871
2007	-	-	6.329	292.369	-	-	172.182	996.010	1.466.890
2008	-	-	2.556	243.747	-	-	220.323	1.395.876	1.862.502
2009	-	-	225.453	945.178	-	-	98.321	602.825	1.871.777
2010	-	-	188.438	95.292	-	-	88.086	1.518.943	1.890.759
2011	-	-	74.748	422.114	-	-	108.973	1.706.896	2.312.731
2012	-	-	57.105	376.425	-	-	97.072	1.525.011	2.055.613
2013	-	-	160.008	534.885	-	-	90.172	1.706.960	2.492.025
2014	-	-	171.929	1.198.469	-	-	129.917	1.642.801	3.143.116
TOTAL	-	-	926.457	7.490.561	-	19.980	2.960.256	19.357.441	30.754.695

Fonte: Elaborado a partir de dados da CDI (1994-2000) e Brasil (2001a,2002b,2003,2004-2005a,2006,2007-2008a,2009,2010,2011-2014a).

Neste complexo ficou faltando uma das unidades fundamentais, a siderurgia, para melhor aproveitamento do carvão. Vale destacar também outros projetos não desenvolvidos, como por exemplo: usinas de gaseificação em Criciúma, Blumenau e Joinville, e a Indústria de Fosfatados Catarinense (IFC) em Anitápolis (GOULARTI FILHO, MORAES, 2009).

Neu (2009, p. 155) relata que este novo momento produziu:

[...] modificações substanciais no gerenciamento e no reordenamento da atividade portuária. A crise teve que gerar obrigatoriamente diversificação das cargas, além de investimentos em infraestrutura, pois a realidade não permitia aguardar investimentos governamentais, como era comum em outra época.

Adaptando-se tardiamente a Lei de Modernização dos Portos - Lei nº 8.630/93 (GOULARTI FILHO, MORAES, 2009), o porto procurou novas formas de parceria, arrendando parte de sua estrutura física para a iniciativa privada. Um dos primeiros cais (antes exclusivo para o carvão) foi arrendado para um frigorífico (Frango Sul), incorporado à empresa francesa Doux (NEU, 2009). Em 2008, a movimentação de contêineres ficou sob responsabilidade do TECON Santos Brasil.

A partir de 2010, o volume de movimentação destinada ao mercado externo apresenta crescimento significativo, como pode ser observado nos volumes de carga geral e graneis na navegação de longo curso. Em 2012, com o vencimento da concessão da exploração do porto pela Companhia Docas de Imbituba, o governo do Estado de Santa Catarina assume a administração, por meio da SCPAr Porto de Imbituba S.A, transformando-o assim, em um porto público.

Com apoio na revisão de literatura, procurou-se no Quadro 20 apresentar uma síntese do contexto histórico do Porto de Imbituba, em seis períodos, desde a sua concepção até a atual situação.

Quadro 20 – Síntese histórica do Porto de Imbituba.

(continua)

FASES	CARACTERÍSTICAS
1880/1919	Em conjunto com a EFDTC, foi desenvolvido o Porto de Imbituba, para o escoamento da produção de carvão. Com as dificuldades na falta de molhe na enseada aberta, os ingleses

Quadro 20 – Síntese histórica do porto de Imbituba.

(conclusão)

FASES	CARACTERÍSTICAS
	abandonaram o projeto em 1919, deixando o porto abandonado (GOULARTI FILHO, 2010).
1919/1942	O empresário carioca Henrique Lage assume a administração do porto. Em 1922 é criada a Companhia de Mineração do Carvão do Barro Branco. É criada a CDI em 12 de novembro de 1922, retomando a movimentação do carvão e outras mercadorias como madeira e alimentos. (PORTO DE IMBITUBA, 2015a). Pelo Decreto nº 7.842 de 13 de setembro de 1941 a CDI obtêm a concessão para explorar comercialmente o porto. “Em 1941, o porto foi encampado pelo governo Vargas” (GOULARTI FILHO, 2010, p.257).
1942/1990	[...] em 1942, sob a tutela do governo, as obras do novo porto foram inauguradas e Imbituba disputou com Laguna o título de exclusividade de “porto carvoeiro” (GOULARTI FILHO, 2010, p.257). Nesse período, o Porto de Imbituba se ajustou ao Plano Nacional do Carvão. Em 1979, passou a atender às demandas da ICC.
1990/2000	Marcado pela reestruturação do seu complexo portuário, uma vez que com o declínio das exportações de carvão e o fechamento da ICC, o porto que até então era direcionado para a movimentação de carvão, viu-se sem uma diversificação de mercadorias em seu portfólio (GOULARTI FILHO, 2010).
2000/2010	Em 2005 foi elaborado o PDZ pela empresa de Planejamento em Transporte e Consultoria (PETCON) e integrado ao Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Imbituba – PDDSI (BRASIL, 2012d). Em 2008, a Santos Brasil vence a licitação de arrendamento e controle da movimentação de contêineres no Porto de Imbituba (SANTOS BRASIL, 2015b).
2010/2015	Após 70 anos administrado pela CDI, o porto passou para uma gestão vinculada ao governo do Estado de Santa Catarina via SCPAR Porto de Imbituba S.A (sociedade de propósito específico, constituída e integralmente controlada pela sociedade de economia mista SC Participações e Parcerias S.A (SCPAr), por meio do Convênio de Delegação nº 01/2013, celebrado em 26 de novembro de 2012 (BRASIL, 2012d). Este modelo de gestão foi desenhado especificamente para atender as necessidades do raio de atuação do porto de Imbituba (SILVA; ZILLI; DAL TOÉ, 2013).

Fonte: Elaboração própria a partir de Goulartí Filho (2010), Brasil (2012d), Silva, Zilli e Dal Toé (2013), Porto de Imbituba (2015a) e Santos Brasil (2015b).

Após esse repasso histórico, a Figura 12 apresenta um comparativo entre a anterior e a atual configuração do Porto de Imbituba.

Figura 12 – Configuração inicial e atual do porto de Imbituba.



Fonte: Memórias de Imbituba (1992) e SCPar Porto de Imbituba (2015).

Atualmente o porto apresenta um desenho logístico vinculado a uma diversificação para a movimentação de granéis sólidos e líquidos, bem como para carga containerizada, uma realidade presente no contexto global da logística portuária.

O porto está conectado a BR-101, com pista de acesso ao norte do Estado totalmente duplicada, permite acesso a todas as regiões do Brasil e países do MERCOSUL (PORTO DE IMBITUBA, 2015c).

2.6.2 Infraestrutura portuária

Nesta subseção é tratada da infraestrutura do porto, que tem sido determinante na correlação com o setor produtivo regional. Em virtude do atual contexto competitivo portuário nacional e internacional, o Plano Mestre da SEP/PR (2012) apresenta os principais pontos positivos e também desafios a serem superados no ambiente interno e externo pelo Porto de Imbituba, conforme destaca o Quadro 21.

Quadro 21 – Matriz *Swot* .

AMBIENTE	POSITIVO	NEGATIVO
Interno	Contratos para produtividade (Santos Brasil), equipamentos de cais, área de armazenagem de contêineres, profundidade do canal de acesso, diversificação de mercadorias, parcerias privadas com terminais e empresas.	PDZ defasado, ligação rodoviária entre porto e a cidade, ligação ferroviária antiga, vias internas de circulação, operação de cargas poluentes, terminal de contêineres distante do pátio de armazenagem.
Externo	Vantagem logística em relação ao Porto do Rio Grande (pedágio), BR 101 (acesso norte duplicado), crescimento da demanda, investimentos (Santos Brasil), situação geográfica (Sul catarinense, Rio Grande do Sul e Paraná).	Ausência de ligação ferroviária ativa, perspectiva de baixo crescimento da economia mundial, unificação do ICMS para importação.

Fonte: Brasil (2012d, p.33).

Apesar dos desafios a serem vencidos e com características estruturais distintas dos demais portos catarinenses, o Porto de Imbituba destaca-se principalmente pela disponibilidade de área terrestre de 1.550.000m², área aquática de 750.000m², bacia de evolução com 300m de extensão e 12m de profundidade e enseada aberta abrigada por um molhe de 850m (PORTO DE IMBITUBA, 2015c).

O mapa estrutural do porto pode ser visualizado na Figura 13.

Quadro 22 – Estrutura dos berços de atracação em operação.

(conclusão)

DADOS	BERÇO 1	BERÇO 2	BERÇO 3
Calado (m)	15,50	15,50	15
Operação	Graneis líquidos e carga geral	Contêiner, granéis líquidos e carga geral	Granéis sólidos e carga geral
Categoria	Público	Público	Público
Navios (m)	290	290	200

Fonte: Elaboração própria a partir de Brasil (2012d) e Porto de Imbituba (2015c).

Os operadores portuários possuem os seguintes equipamentos de caís: *i) 02 Ship-to-shore (STS); ii) 01 Ship-loader; iii) 05 Mobile Harbor Crane (MHC) e, iv) 01 Plataforma para granel líquido (PORTO DE IMBITUBA, 2015c).*

De acordo com os dados atualizados em 13 de novembro de 2014, conforme o artigo 26 da Portaria PRE nº. 005/2014, publicado no DOE em 09 de outubro de 2014, o porto possui atualmente 10 Operadores Portuários (OP), sendo três destes arrendatários, conforme o Quadro 23.

Quadro 23 – Operadores portuários, cargas, vínculo e vigência.

(continua)

OPERAÇÃO	CARGAS	VINCULO	VIGÊNCIA
OPL - Operadora Portuária e Logística Ltda	Ácido Fosfórico	OP	31.12.2014
Santos Brasil TECON - Santos Brasil Participações S.A.	Contêiner	OP e Arrendatário	31.12.2014
Santos Brasil TCG – Santos Brasil Participações S.A.	Contêiner	OP e Arrendatário	31.12.2014
CRB Operações Portuárias S.A.	Coque de Petróleo	OP e Arrendatário	31.12.2014

Quadro 23 – Operadores portuários, cargas, vínculo e vigência.

(conclusão)

OPERAÇÃO	CARGAS	VINCULO	VIGÊNCIA
IOP - Imbituba Operadora Portuária Ltda	Big-Bag	OP	31.12.2014
FERTISANTA - Fertilizantes SC Ltda	Fertilizantes	OP e Arrendatário	31.12.2014
LOXUS Graneis Ltda	Graneis	OP	31.12.2014
AGIL – Armazéns Gerais Imbituba Ltda	Cargas frigoríficas	OP	31.12.2014
ILP - Imbituba Logística Portuária Ltda	Carga Geral	OP	31.12.2014
Serra Morena Corretora Ltda	Clínquer e Cevada	OP	31.12.2014

Fonte: Adaptado de Porto de Imbituba (2015c).

2.6.3 Hinterlândia

A hinterlândia pode ser abordada de duas formas. Uma mais específica, que considera o “espaço” portuário; e uma geral, como a região geografia “servida” por um determinado porto. De acordo com o Decreto de 17 de janeiro de 2007, dispõe-se sobre a definição da área do PO de Imbituba, no Estado de Santa Catarina:

Art. 1º A área do Porto Organizado de Imbituba, no Estado de Santa Catarina, é constituída: I - pela infraestrutura portuária terrestre, tais como cais, docas, píeres de atracação, armazéns, pátios, edificações em geral, vias e passeios, e terrenos ao longo das faixas marginais, abrangidos pela poligonal da área do porto organizado e destinados à atividade portuária, incorporados ou não ao patrimônio do Porto de Imbituba; II - pela infraestrutura de proteção e acessos aquaviários, nela compreendida molhes, canal de acesso, bacia de evolução, área de fundeio e despejo; III - as infraestruturas portuária terrestre e de proteção e acessos aquaviários existentes na cidade de Imbituba, ficam com seus limites definidos por

uma poligonal fechada, cujos pontos estão marcados a partir da carta náutica nº 1908 (3ª edição, 1984), editada pela Diretoria de Hidrografia e Navegação da Marinha do Brasil, em coordenadas geográficas (BRASIL, 2007)

Para Magalhães (1969), a hinterlândia portuária é composta pela hinterlândia fluvial, ferroviária, rodoviária e a ampliação devido das taxas portuárias.

Quando uma série de fatores geográficos estão em pé de igualdade para a escolha de hinterlândia, serão as facilidades alfandegárias que o porto oferece de embarque e desembarque de uma mercadoria que justificam, em última instância, a sua escolha como importador ou exportador de mercadorias (MAGALHÃES, 1969, p.52).

De acordo com o Plano Mestre do Porto de Imbituba – Brasil (2012d, p.233) elaborado pela Secretaria dos Portos da Presidência da República e pela Universidade Federal do Estado de Santa Catarina – UFSC:

[...] a Região Sul brasileira (Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Paraná) constitui a área de influência do Porto de Imbituba. Santa Catarina, Estado onde o porto está localizado possui a mais alta renda per capita de região e, embora seja essencialmente baseado no setor de serviços, é também fortemente marcada pelo setor industrial, responsável por 33% do produto estadual (BRASIL, 2012d, p.1).

O Plano Mestre apontava que os Estados de Santa Catarina, Paraná e Rio Grande do Sul representavam 95,52% da movimentação para exportação no Porto de Imbituba em 2011. Entretanto, a Tabela 5 apresenta uma nova configuração para a movimentação e participação dos Estados, com destaque para Mato Grosso e São Paulo, representando 71,28% da movimentação. A participação de Santa Catarina recuou de 87,57% em 2011, para 12,88% em 2014 (BRASIL, 2012d).

Tabela 5 - Exportações dos Estados pelo Porto de Imbituba em 2014.

ESTADOS	EXPORTAÇÃO KG	%
Mato Grosso	377.263.139	36,19
São Paulo	365.824.055	35,09
Santa Catarina	134.245.888	12,88
Paraná	118.359.883	11,35
Rio Grande do Sul	23.003.114	2,21
Outros	23.714.357	2,27

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de Brasil (2015h).

No âmbito das importações, os Estados de Santa Catarina e Rio Grande do Sul representavam em 2011, 95,86% da movimentação. Igualmente na exportação, a participação de Santa Catarina recuou de 92,85% em 2011 para 69,88% em 2014. O Estado de São Paulo que representava 1,51% em 2011 finalizou o ano de 2014 com 16,67% de participação, conforme apresenta a Tabela 6.

Tabela 6 – Importações dos Estados pelo Porto de Imbituba em 2014.

ESTADOS	IMPORTAÇÃO KG	%
Santa Catarina	1.157.903.377	69,88
São Paulo	276.284.331	16,67
Minas Gerais	110.140.651	6,65
Rio Grande do Sul	45.239.949	2,73
Mato Grosso	42.280.000	2,55
Outros	25.249.252	1,52

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de Brasil (2015h).

Sem a existência de rio navegável que faça a conexão com o porto, não se considerada a existência de hinterlândia fluvial, bem como aquela derivada de taxas portuárias (HERZMANN, 2005). Neste sentido, a atual hinterlândia é composta da seguinte forma (Quadro 24).

Quadro 24 - Composição da hinterlândia do Porto de Imbituba.

HINTERLÂNDIA	CARACTERÍSTICA
Ferroviária	A EFDTC possui 164 km de extensão, interligando 12 municípios: Imbituba, Capivari de Baixo, Tubarão, Sangão, Jaguaruna, Içara, Criciúma, Siderópolis, Morro da Fumaça, Urussanga e Forquilha (BRASIL, 2012d, p. 96)
Rodoviária	Pela BR-101, ligada à cidade de Imbituba pela SC-435, num percurso de 5 km, e na área urbana, pelas avenidas: Manoel Florentino Machado (Sul) e Marieta Konder Bornhausen (Norte) (BRASIL, 2015f).
Próxima	Atividades e serviços que se desenvolveram em Imbituba, como por exemplo: “[...] empresas de comércio exterior, operadores portuários, central caminhoneira, despachantes aduaneiros, empresas de seguro, oficinas mecânicas, fornecedores de combustível, serviço de conservação de instalações prediais, limpeza de pátios de armazenagem de navios, hospedaria, restaurantes e etc” (HERZMANN, 2005, p.57).
Ampla	Região Sul (Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul), e ampliação para as Regiões Sudeste (São Paulo e Minas Gerais) e Centro-Oeste (Mato Grosso).

Fonte: Elaboração própria a partir de Herzmann (2005) e Brasil 2012d,2015f)

2.6.4 Plano Mestre

Como resultado do Plano Mestre da SEP/PR (2012), o relatório é finalizado com um programa de ações que deverão ocorrer no Porto de Imbituba e em seu entorno, contemplando ações em nível emergencial, operacional e estratégico.

Entre os estudos de viabilidade, o Plano Mestre indica: *i*) aterro próximo ao berço 2; *ii*) instalações apropriadas para a movimentação de cavaco; e *iii*) expansão do molhe de abrigo. Os investimentos no porto comportam: *i*) ampliação armazenagem de coque; *ii*) instalações para movimentação de cavaco de madeira; *iii*) dragagem PAC 2; *iv*) ampliação berço 3 em 80 metros; *v*) melhorias vias internas e portões de acesso; *v*) construção de um novo berço e compra de 2 portêineres; *vi*) estabelecimento de pátios ferroviários; e

vii) modernização das instalações de coque de petróleo (BRASIL, 2012d).

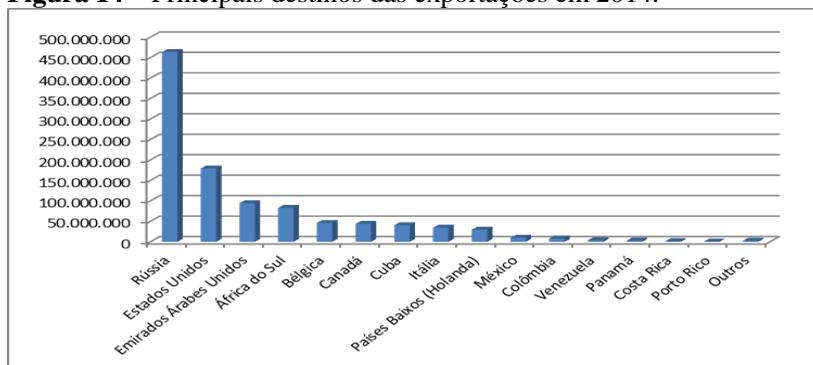
Para investimentos fora da zona primária estão planejados: *i*) término da duplicação da BR-101 (trecho Sul); e *ii*) duplicação do acesso norte ao porto; *iii*) pátio de triagem da Santos Brasil; *iv*) área industrial da Santos Brasil. Com relação à gestão portuária destacam-se: *i*) término da concessão da CDI; *ii*) término do contrato de arrendamento da FrangoSul; *iii*) Programa de arrendamento portuário; *iv*) reestruturação do balanço contábil; e *v*) monitoramento dos indicadores de produtividade (BRASIL, 2012d).

2.6.5 Internacionalização

Com a apresentação do panorama nacional de logística portuária e do contexto do Porto de Imbituba, por meio da sua formação, desenvolvimento e reestruturação, são apresentados dados coletados no Sistema ALICEWeb e do Plano Mestre do Porto de Imbituba (2012) selecionados a partir de quatro categorias: *i*) Balança comercial – Santa Catarina e Porto de Imbituba; *ii*) Porto de Imbituba – *mix* de produtos comercializados na exportação; e *iii*) *Mix* de produtos comercializados na importação.

Dentre os principais destinos das exportações em 2014 destacam-se a Rússia, Estados Unidos da América (EUA), Emirados Árabes Unidos e África do Sul, conforme pode ser observado na Figura 14.

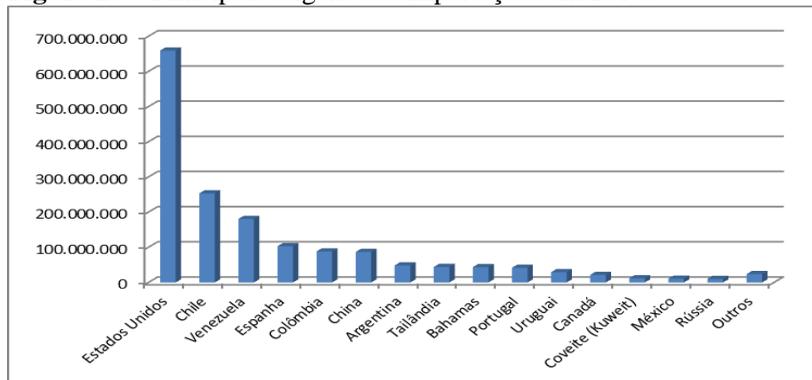
Figura 14 – Principais destinos das exportações em 2014.



Fonte: Elaboração própria a partir de dados de Brasil (2015h).

Com relação às importações efetuadas em 2014 (Figura 15), os produtos são provenientes principalmente EUA, Chile, Venezuela e Espanha.

Figura 15 – Principais origens das importações em 2014.

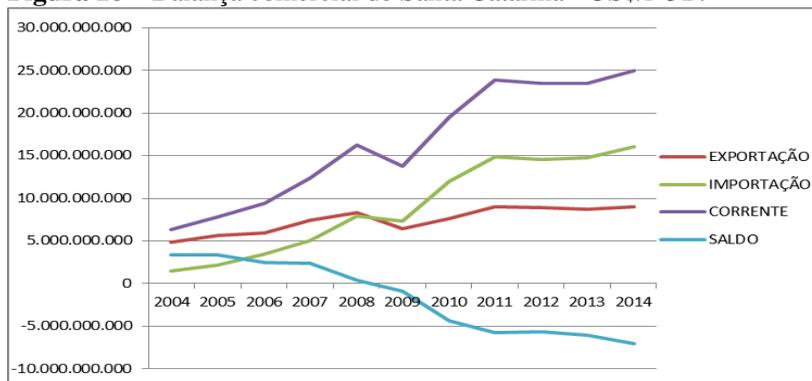


Fonte: Elaboração própria a partir de dados de Brasil (2015h).

2.6.5.1 Balança comercial - Santa Catarina e Porto de Imbituba

A Figura 16 apresenta a balança comercial do Estado de Santa Catarina no período de 2004 a 2014 para os totais US\$/Free on Board (FOB) comercializados na exportação, importação, corrente de comércio, representatividade da prática exportadora e importadora, bem como o saldo comercial.

Figura 16 – Balança comercial de Santa Catarina - US\$/FOB.



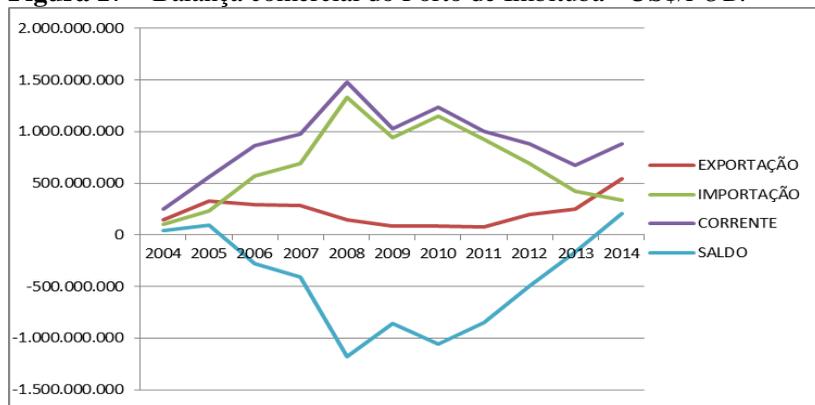
Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de Brasil (2015h).

O Estado de Santa Catarina apresentou em 2004 uma balança comercial direcionada para a prática exportadora, atingindo 76,32% de representatividade. Com o decorrer dos dez anos analisados, o impacto das importações pode ser visualizado a partir de 2009. De acordo com a Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina - FIESC (2010, p.1):

Santa Catarina registrou em 2009 o primeiro saldo negativo em sua balança comercial desde 1989, quando o Ministério do Desenvolvimento (MDIC) passou a divulgar os dados estaduais da balança comercial. Os dados divulgados [...] mostram também que no ano de 2009 foi observada a primeira queda nas vendas externas do estado desde 1999, com retração de 22,7%, em linha com o desempenho nacional, que também foi negativo em 22,7%.

Esta característica é contínua nos cinco anos subsequentes, fechando o ano de 2014 com o maior saldo comercial negativo e as importações representando 64,06% das transações comerciais catarinenses. A partir dos dados da balança comercial catarinense, a Figura 17 apresenta a balança comercial do Porto de Imbituba no período de 2004 a 2014, com destaque para a representatividade das exportações e importações.

Figura 17 – Balança comercial do Porto de Imbituba - US\$/FOB.



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de Brasil (2015h).

Observa-se na Figura 18 que nos primeiros dois anos o perfil do Porto de Imbituba estava voltado para os embarques de produtos ao mercado internacional, uma vez que a exportação representava 58,51% do total comercializado. O impacto das importações na movimentação de cargas inicia-se no ano de 2006, com 66,31% de representatividade, elevando-se a cada ano, e atingindo o seu ápice em 2010 com 92,76%. No período de oito anos (2004-2011), observa-se um perfil essencialmente importador e que a partir de 2012 as exportações são retomadas com maior ênfase, atingindo em 2014 uma representatividade de 61,97%, superando os anos de 2004 e 2005.

O saldo comercial se apresenta em uma sequência deficitária durante oito anos seguidos (2006-2013), fechando o ano de 2014 com um saldo positivo de US\$ 210.165.983. Em uma visão geral no período de 11 anos, verifica-se que o total das importações é impactante no Porto de Imbituba, representando 75,12% do total comercializado e que o saldo comercial também apresenta um *déficit* bastante significativo, seguindo o perfil da balança comercial catarinense.

Destaca-se na Tabela 7 a representatividade do Porto de Imbituba na balança comercial catarinense, com ênfase para os volumes comercializados em *US\$/FOB* na exportação e importação.

Tabela 7 – Representatividade do Porto de Imbituba em SC.

ANO	EXP SC	EXP IMB	%	IMP SC	IMP IMB	%
2004	4.862.607.905	147.627.126	3,04	1.508.949.736	104.702.004	6,94
2005	5.594.238.525	327.074.905	5,85	2.188.539.874	232.912.888	10,64
2006	5.982.111.911	290.247.360	4,85	3.468.767.697	571.228.058	16,47
2007	7.381.839.477	285.318.048	3,87	5.000.221.348	694.465.768	13,89
2008	8.331.092.069	150.211.650	1,80	7.940.723.855	1.331.556.132	16,77
2009	6.427.660.746	88.842.300	1,38	7.288.150.960	943.386.039	12,94
2010	7.582.026.804	89.473.010	1,18	11.978.105.711	1.146.950.515	9,58
2011	9.051.047.137	78.299.040	0,87	14.840.975.072	926.452.385	6,24
2012	8.920.676.007	197.244.660	2,21	14.551.953.002	689.029.071	4,73
2013	8.688.847.508	251.368.277	2,89	14.779.464.296	420.649.589	2,85
2014	8.987.359.285	544.093.741	6,05	16.019.844.043	333.927.758	2,08
TOTAL	81.809.507.374	2.449.800.117	2,99	99.565.695.594	7.395.260.207	7,43

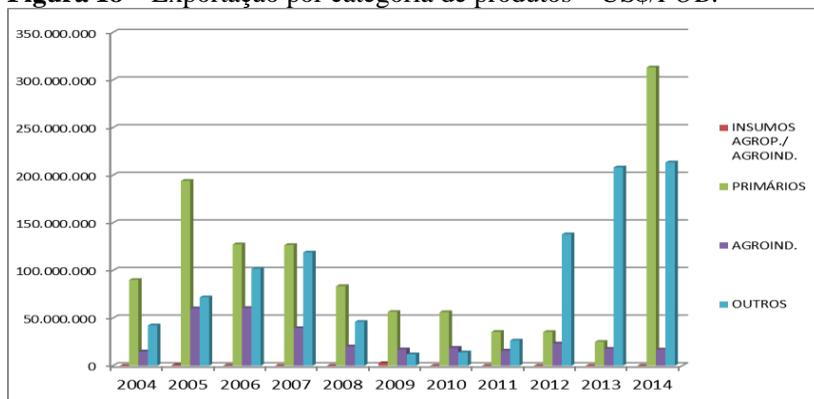
Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de Brasil (2015h).

Em média a participação do Porto de Imbituba corresponde a 2,99% na exportação e 7,43% na importação perante a comercialização US\$/FOB. Na série histórica de 2004 a 2014 a importação é predominante, porém a partir de 2013, com a gestão do Porto de Imbituba vinculada ao governo do Estado de Santa Catarina e sob controle da SCPar Porto de Imbituba S/A as exportações obtiveram o melhor resultado nos 11 anos analisados, ou seja, uma representatividade de 6,05%.

2.6.5.2 *Mix* de produtos para exportação

Com enfoque no *mix* de produtos comercializados na exportação, optou-se pela classificação de produtos para insumos agropecuários/agroindustriais, primários, agroindustrializados e outras origens. A Figura 18 apresenta a balança comercial do Porto de Imbituba em US\$/FOB, destacando o percentual de participação de cada categoria de produtos.

Figura 18 – Exportação por categoria de produtos – US\$/FOB.



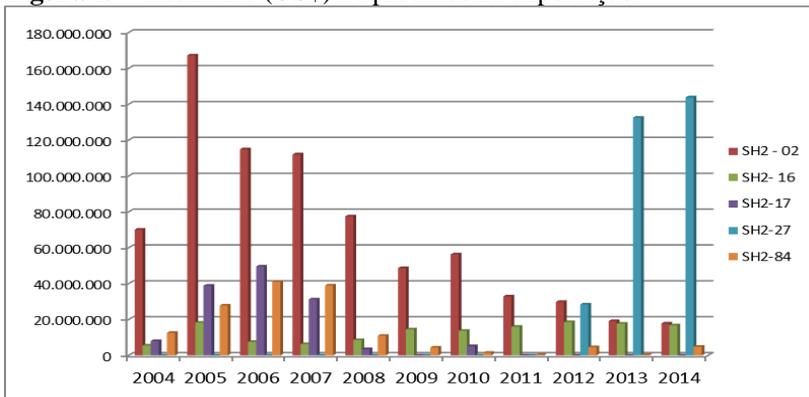
Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de Brasil (2015h).

A exportação de produtos primários e não agropecuário-agroindustriais (outros) são destaques a partir 2004 até 2011, pois grande parte dos produtos é destinada ao mercado externo é enquadrada como produto primário. Entretanto, este perfil é alterado em 2012, ocorrendo uma migração de produtos para a categoria dos não agropecuário-agroindustriais.

O perfil exportador do Porto de Imbituba, que até então esteve atrelado ao agronegócio, destina-se agora para produtos semimanufaturados e manufaturados, representando 82,88% em 2013. Entretanto, o fechamento de 2014, apresenta uma nova configuração para o porto, com 57,60% para produtos primários e uma redução dos semimanufaturados e manufaturados, representando 39,25%.

Dentre os cinco principais produtos exportados, a partir da sua representatividade em US\$ em todo o período, se destacam conforme a Figura 19: *i*) Código SH2-02¹⁰: Carnes e miudezas, comestíveis; *ii*) Código SH2-16: Preparações de carne, de peixes ou de crustáceos, de moluscos ou de outros invertebrados aquáticos; *iii*) Código SH2-17: Açúcares e produtos de confeitaria; *iv*) Código SH2-27: Combustíveis minerais, óleos Minerais e produtos da sua destilação, Matérias betuminosas, Ceras Minerais; e *v*) Código SH2-84: Reatores nucleares, caldeiras, máquinas, aparelhos e instrumentos mecânicos e suas partes.

Figura 19 – Montante (US\$) de produtos na exportação.



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de Brasil (2015h).

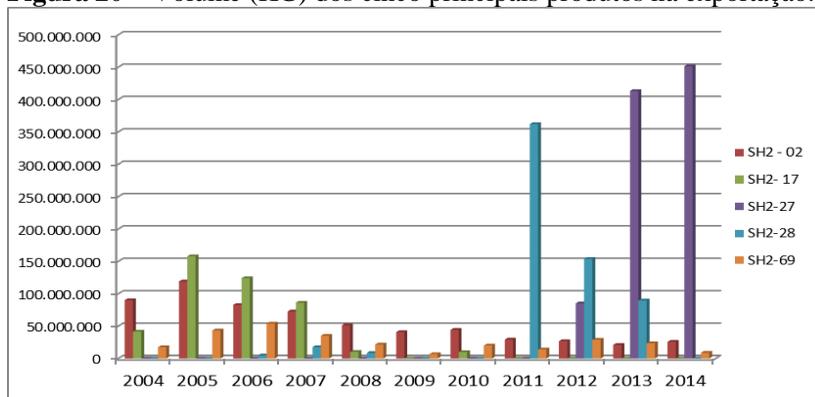
Entre os anos de 2005 e 2006 a totalidade dos cinco produtos elencados representava percentual acima de 80%, demonstrando a sua importância no período. Entretanto, nos anos subsequentes, 2007 a 2011, percebe-se uma perda significativa de sua representatividade no porto. Em 2012 e 2014, impulsionado pelos combustíveis minerais e derivados, a representatividade total dos cinco principais produtos eleva-

¹⁰Refere-se ao Sistema Harmonizado de Designação e de Codificação de Mercadorias – Capítulo II.

se novamente para 64,65%. No período de 11 anos, a representatividade total é de 60,38%.

A Figura 20 apresenta os cinco principais produtos exportados, a partir da sua representatividade em KG em todo o período, se destacam: *i)* Código SH2-02: Carnes e miudezas, comestíveis; *ii)* Código SH2-17: Açúcares e produtos de confeitaria; *iii)* Código SH2-27: Combustíveis minerais, óleos Minerais e produtos da sua destilação, Matérias betuminosas, Ceras Minerais; *iv)* Código SH2-28: Produtos químicos inorgânicos, Compostos Inorgânicos ou orgânicos de metais preciosos, de elementos radioativos, de metais de terras raras ou de isótopos; e *v)* Código SH2-69: Produtos cerâmicos.

Figura 20 – Volume (KG) dos cinco principais produtos na exportação.



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de Brasil (2015h).

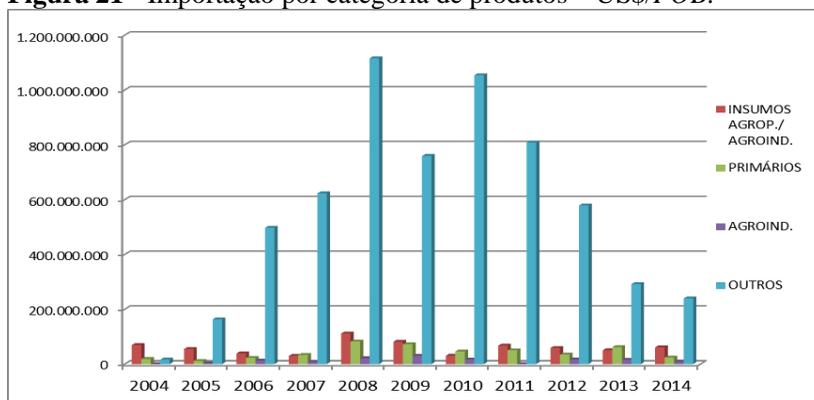
Em termos de volume comercializado em KG, a categoria dos cinco principais produtos é destaque entre os anos de 2004 a 2007 com uma representatividade acima de 70%. Em 2004 o destaque foi para as carnes e miudezas, comestíveis e em 2005 a 2007 foram os açúcares e produtos de confeitaria.

No ano de 2010, 49,11% do volume comercializado foi de carnes e miudezas de frango. Entretanto, nos próximos anos ocorreram variações, como por exemplo, 2011 e 2012 representados pelos produtos químicos com 83,32% e 46,55% respectivamente. Em 2013 o destaque foi para os 68,28% dos combustíveis minerais e em 2014 com 43,30% dos açúcares e produtos de confeitaria. No período total, os cinco produtos representam 71,94% do volume comercializado em KG.

2.6.5.3 Mix de produtos na importação

Com enfoque na importação, a Figura 21 apresenta a balança comercial do Porto de Imbituba em US\$/FOB, destacando o percentual de participação de cada categoria de produtos.

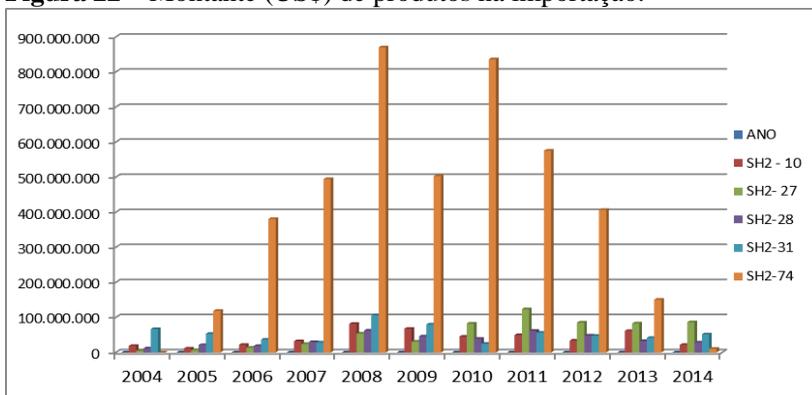
Figura 21 - Importação por categoria de produtos – US\$/FOB.



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de Brasil (2015h).

No ano de 2004 a parcela de produtos categorizados como insumos para produção agropecuária/agroindústria representa 66,30% das importações efetuadas pelo Porto de Imbituba. Entretanto, no ano seguinte, observa-se um redirecionamento para as operações do porto, utilizando grande parte da sua estrutura logística para a movimentação na importação de produtos semimanufaturados e manufaturados, chegando a 91,88% em 2010 e fechando o ano de 2014 com 71,79%.

Dentre os cinco principais produtos importados, a partir da sua representatividade em US\$ em todo o período, se destacam de acordo com a Figura 22: i) Código SH2-10: Cereais; ii) Código SH2-27: Combustíveis minerais, óleos Minerais e produtos da sua destilação; Matérias betuminosas; Ceras Minerais; iii) Código SH2-28: Produtos químicos inorgânicos; Compostos Inorgânicos ou orgânicos de metais preciosos, de elementos radioativos, de metais de terras raras ou de isótopos; iv) Código SH2-31: Adubos ou fertilizantes; e v) Código SH2-74: Cobre e suas obras.

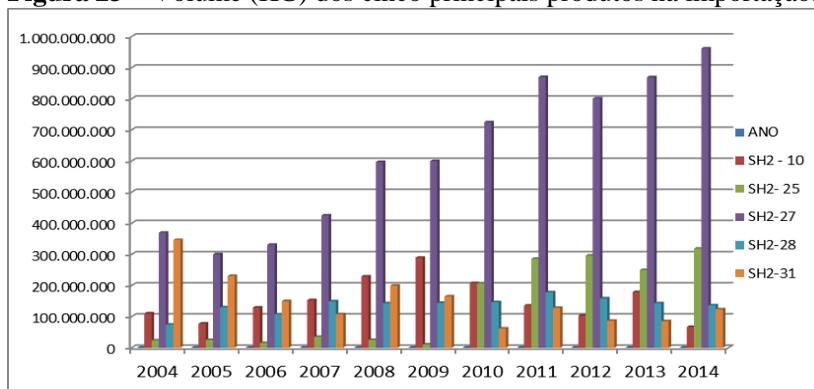
Figura 22 – Montante (US\$) de produtos na importação.

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de Brasil (2015h).

Os cereais, combustíveis, produtos químicos, adubos e cobres possuem uma representatividade expressiva de 86,16% em todo o período analisado. No decorrer do período, estes produtos tiveram um crescimento bastante acentuado nos primeiros cinco anos (2004 a 2008) chegando a representar 80,93%.

Entretanto, nos últimos anos vem apresentando um decréscimo, finalizando o ano de 2014 com 35,47% de participação em montante US\$/FOB. Cobre e suas obras é destaque, fechando o período com uma participação de 58,75%.

Dentre os cinco principais produtos importados, a partir da sua representatividade em KG em todo o período, se destacam de acordo com a Figura 23: *i*) Código SH2-10: Cereais; *ii*) Código SH2-25: Sal; enxofre; terras e pedras; gesso, cal e cimento; *iii*) Código SH2-27: Combustíveis minerais, óleos Minerais e produtos da sua destilação; Matérias betuminosas; Ceras Minerais; *iv*) Código SH2-28: Produtos químicos inorgânicos; Compostos Inorgânicos ou orgânicos de metais preciosos, de elementos radioativos, de metais de terras raras ou de isótopos; e *v*) Código SH2-31: Adubos ou fertilizantes.

Figura 23 – Volume (KG) dos cinco principais produtos na importação.

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de Brasil (2015h).

Destaca-se uma grande participação dos cereais, sal, combustíveis, produtos químicos e adubos, quando analisado o volume comercializado em KG. Estes produtos juntos representam 91,88% da movimentação em todo o período analisado. Combustíveis minerais é destaque com uma participação de 47,61%.

2.6.5.4 Projeção de demanda: 2015 a 2030

Dentre os novos produtos comercializados pelo porto, destaca-se o cavaco de madeira. A movimentação de clínquer e óxido de ferro deverão cair a zero ao longo dos próximos cinco anos (BRASIL, 2012d). A Tabela 8 apresenta a movimentação projetada até 2030.

Tabela 8 – Movimentação projetada – 2015 a 2030 - KG.

(continua)

PRODUTOS	2011	2015	2020	2025	2030
Coque de Petróleo	757.102,00	806.297,00	1.297.984,00	1.705.932,00	2.050.635,00
Óxido de Ferro	361.927,00	-	-	-	-
Contêiner	199.640,00	986.643,00	4.565.456,00	6.218.885,00	7.023.169,00
Sal	179.769,00	189.727,00	233.364,00	244.829,00	253.890,00
Sal Longo Curso	152.790,00	161.253,00	198.342,00	208.086,00	215.788,00
Sal Cabotagem	26.979,00	28.473,00	35.022,00	36.743,00	38.103,00

Tabela 8 – Movimentação projetada – 2015 a 2030 - KG.

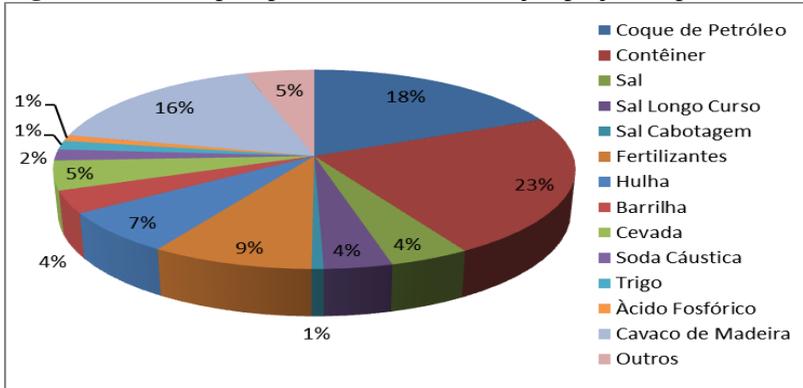
(conclusão)

PRODUTOS	2011	2015	2020	2025	2030
Fertilizantes	128.374,00	383.797,00	453.453,00	453.950,00	453.953,00
Clínquer	127.413,00	-	-	-	-
Hulha	112.434,00	297.011,00	385.306,00	402.775,00	405.830,00
Barrilha	79.147,00	157.731,00	205.747,00	263.450,00	329.394,00
Cevada	78.699,00	206.436,00	276.060,00	353.957,00	435.681,00
Soda Cáustica	68.784,00	78.161,00	84.033,00	88.319,00	92.821,00
Trigo	56.750,00	62.924,00	70.300,00	75.260,00	78.510,00
Ácido Fosfórico	43.806,00	42.493,00	48.449,00	54.601,00	60.957,00
Cavaco Madeira	-	720.000,00	895.970,00	947.697,00	1.012.301,00
Outros	117.887,00	211.245,00	457.617,00	580.860,00	655.418,00
TOTAL	2.493.512,00	4.334.206,00	9.209.123,00	11.637.369,00	13.108.480,00

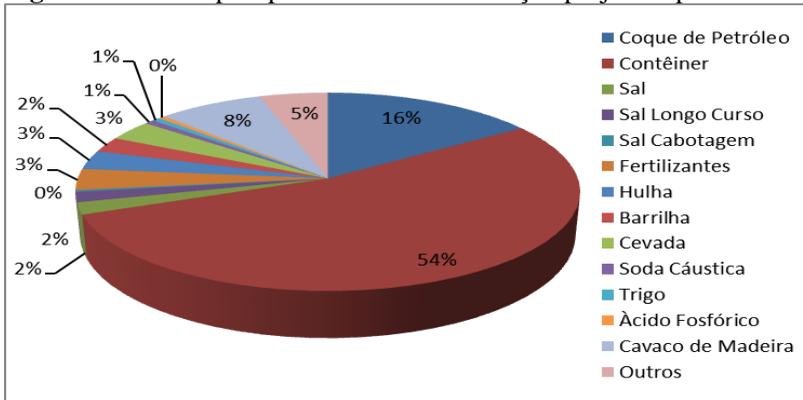
Fonte: Brasil (2012d, p. 35).

Com uma taxa média de 19% ao ano, se observa na Tabela 8 e na Figura 25 e 26 um crescimento significativo da demanda de contêineres, representando em 2030 mais de 7 milhões de toneladas ou 54% da movimentação do porto de Imbituba. Além disso, se destacam também o coque de petróleo, cevada, barrilha, fertilizantes e hulha com uma taxa média anual maior do que 5%.

O destaque fica para as cargas containerizadas que em 2011 representavam 8,6% (BRASIL, 2012d), e com a projeção alcançará 23% em 2015 e 59,3% em 2030 de acordo com as Figuras 24 e 25.

Figura 24 – Principais produtos e movimentação projetada para 2015.

Fonte: Elaboração própria a partir de Brasil (2012d).

Figura 25 – Principais produtos e movimentação projetada para 2030.

Fonte: Elaboração própria a partir de Brasil (2012d).

Desde março de 2008 a movimentação de contêineres no Porto de Imbituba está sob controle da empresa Santos Brasil, detentora de terminais de contêineres:

[...] Tecon Santos, no Guarujá (SP), Tecon Imbituba, em Imbituba (SC), e Tecon Vila do Conde, em Barcarena (PA), além de um terminal de exportação de veículos (TEV) no Porto de Santos e unidades de logística portuária integrada em Santos (SP), Guarujá (SP), São Bernardo do

Campo (SP), São Paulo (SP) e Imbituba (SC)” (SANTOS BRASIL, 20015b, p.1).

De acordo com a SEP/PR (2012, p.239) alguns pontos se destacam para a rápida expansão da movimentação de contêineres:

i) a integração entre o transporte marítimo do porto de Imbituba e a Ferrovia Tereza Cristina (FTC); *ii)* a profundidade natural do porto (maior calado de Santa Catarina) e facilidades operacionais, como bacia de evolução – ambas características favoráveis a Imbituba quando comparado aos complexos de Itajaí e São Francisco do Sul; *iii)* a perspectiva da construção da Ferrovia Litorânea Sul, a qual ligará a FTC á malha férrea nacional controlada pela ALL (BRASILd, 2012).

Vale ressaltar que as projeções de crescimento no Porto de Imbituba estão em conformidade com o estudo de demanda do PNL, considerando “[...] também o carregamento de contêineres para os demais portos da região” (BRASIL, 2012d, p.240).

O próximo capítulo apresenta as estratégias de ação e metodologia que embasaram o desenvolvimento da pesquisa.

3 ESTRATÉGIAS DE AÇÃO E METODOLOGIA

Nesta seção encontram-se as estratégias de ação e metodologia da dissertação, que teve por objetivo, analisar as contribuições e implicações das políticas públicas para o desenvolvimento do Porto de Imbituba.

Cabe mencionar que esta dissertação pretendeu do ponto de vista das áreas do conhecimento envolvidas, de acordo com Raynaut (2011, p. 103): “[...] respeitar o saber produzido por outras disciplinas [...] e recusar sob todas as formas [...] construir às pressas uma transdisciplinaridade que corre o risco de não passar de um *patchwork* de ideias discordantes e mal articuladas”.

Assim, buscou-se desenvolver um estudo com elementos interdisciplinares, uma vez que a interdisciplinaridade “[...] se caracteriza por gerar constante dúvida e estar em permanente reconstrução” (RAYNAUT, 2011, p. 71). Entende-se com isso, a importância de ter foco no objeto de estudo (Políticas – Porto) sem abandonar o contexto (Sul de Santa Catarina), buscando suporte e diálogo com diferentes áreas do conhecimento.

Neste sentido, o estudo envolveu teorias, conceitos e aspectos relacionados com a Economia (desenvolvimento), Ciências Jurídicas e Sociais (legislação e políticas públicas), Administração (gestão pública e planejamento) e Comércio Exterior (infraestrutura e logística).

Tal construção também se refletiu nas estratégias de ação e metodologia, em especial ao apresentar o procedimento metodológico como uma ferramenta para obter o aperfeiçoamento do conhecimento comum e ordinário, que como preconizam Barros e Lehfeld (1991), mobiliza explicações rigorosas e/ou plausíveis sobre o que se afirma acerca de um objeto ou realidade.

Tendo em vista estas considerações iniciais, são apresentados a seguir os enquadramentos da pesquisa a partir do delineamento (tipo de pesquisa, objetivo, estratégia e método), plano de coleta (técnica de coleta) e análise dos dados (abordagem).

3.1 DELINEAMENTO DA PESQUISA

Com relação ao tipo de pesquisa, esta dissertação se caracteriza como uma pesquisa aplicada, pois de acordo com Gerhardt e Silveira (2009, p. 35): “Objetiva gerar conhecimentos para a aplicação prática, dirigidos à solução de problemas específicos. Envolve verdades e interesses locais”.

De acordo com Diniz e Silva (2008, p. 6), o método de pesquisa dedutivo “[...] parte das teorias e leis consideradas gerais e universais buscando explicar a ocorrência de fenômenos particulares”. Observando esta assertiva, esta dissertação se valeu do método dedutivo, pois o estudo e compreensão da realidade do Porto de Imbituba e suas relações com as políticas públicas para desenvolvimento portuário revelaram-se perfeitamente adequadas para responder à questão de pesquisa.

A pesquisa realizada se caracterizou igualmente como descritiva e exploratória. Para Cervo e Bervian (1996), a pesquisa descritiva procura conhecer situações e fenômenos que acontecem tanto no âmbito social, político e econômico do ambiente em pesquisa, relacionando-se assim, o tema em estudo. A pesquisa exploratória por seu turno, também se destaca, uma vez que de acordo com Vergara (2010), é realizada em área em que há pouco conhecimento sistematizado. Esta constatação do autor vai ao encontro da falta de publicações de estudos relacionados com o objeto desta dissertação, relacionando as políticas públicas para o desenvolvimento portuário e o posicionamento do Porto de Imbituba em sua área geográfica.

No que tange às estratégias de pesquisas, menciona-se inicialmente o estudo de caso. Os estudos de caso podem ser caracterizados de duas formas: por meio de um único caso ou por múltiplos-casos (YIN, 2005). De acordo com Gil (2002), no estudo de único caso são avaliados casos similares de um mesmo problema e no de múltiplos casos, são abordados diferentes contextos de uma mesma situação. Assim, optou-se por um estudo de único caso, uma vez que envolve somente o Porto de Imbituba.

A pesquisa documental e a pesquisa de campo também fizeram parte das estratégias desta pesquisa. Por meio da pesquisa documental – que de acordo com Vergara (2010, p. 43): “[...] é realizada em documentos conservados no interior de órgãos públicos e privados de qualquer natureza [...]” – foram identificadas as leis e políticas públicas para modernização portuária, com destaque para a nova regulamentação do sistema portuário brasileiro (Lei nº 12.815/2013), bem como os planos, programas, incentivos fiscais, parcerias nacionais e internacionais e as regulamentações transversais.

Estas regulamentações foram pesquisadas nos Portais da Legislação da Presidência da República do Brasil, Assembleia Legislativa do Estado de Santa Catarina, Câmara de Vereadores do Município de Imbituba, bem como em documentos disponíveis no *site* da Secretaria dos Portos da Presidência da República (SEP/PR).

De acordo com Gil (1996), a pesquisa de campo é realizada por meio da coleta de dados, utilizando-se de entrevistas, questionários ou observações no local, para análise dos dados. Neste sentido, foram realizadas entrevistas com três profissionais, vinculados a organizações que possuem larga experiência junto ao Porto de Imbituba. A pesquisa de campo envolveu contato e entrevista com: um Engenheiro de Portos e Vias Navegáveis com vivência profissional na gestão por meio da CDI; o Presidente do Porto de Imbituba; e o Coordenador Técnico do PDZ, ambos com residência na cidade de Imbituba.

3.2 PLANO DE COLETA DE DADOS

Quanto à técnica de pesquisa, utilizou-se a entrevista, pois de acordo com Kmetek Filho (2005), é uma das formas mais utilizadas e com maior possibilidade de êxito. Com isso, foram realizadas três entrevistas, com o apoio de um roteiro semiestruturado (Apêndice A, B e C), envolvendo os seguintes profissionais e estrutura, de acordo com o Quadro 25.

Quadro 25 – Entrevistados e estrutura da entrevista.

(continua)

ENTREVISTADOS	MÓDULOS e OBJETIVOS	
Engenheiro de Portos e Vias Navegáveis (EI)	Módulo I	Identificar informações relacionadas com o perfil de formação acadêmica e experiência profissional.
	Módulo II	Compreender a relação do entrevistado com o Porto de Imbituba.
	Módulo III	Compreender as implicações das políticas públicas (leis federais, estaduais e municipais), planos, programas, incentivos fiscais e parceria durante a gestão da CDI para o desenvolvimento do Porto de Imbituba.
	Módulo IV	Identificar projetos e parcerias que foram repassados para a nova gestão Estadual via SCPar Porto de Imbituba S.A.

Quadro 25 – Entrevistados e estrutura da entrevista.

(conclusão)

ENTREVISTADOS	MÓDULOS e OBJETIVOS	
Diretor Presidente do Porto de Imbituba (E2)	Módulo I	Identificar informações relacionadas com o perfil de formação acadêmica e experiência profissional.
	Módulo II	Compreender a relação do entrevistado com o Porto de Imbituba.
	Módulo III	Compreender as implicações das políticas públicas (leis federais, estaduais e municipais), planos, programas, incentivos fiscais e parceria para o desenvolvimento do Porto de Imbituba.
	Módulo IV	Identificar projetos e parcerias
Coordenador Técnico do PDZ (E3)	Módulo I	Identificar informações relacionadas com o perfil de formação acadêmica e experiência profissional.
	Módulo II	Compreender a relação do entrevistado com o Porto de Imbituba e PDZ.
	Módulo III	Verificar a atual situação do PDZ, a partir do Plano Mestre da SEP/PR.
	Módulo IV	Identificar projetos e parcerias

Fonte: Elaborado pelo autor.

Vale destacar que as entrevistas foram realizadas no segundo semestre de 2015, na cidade de Imbituba, mediante submissão e aprovação da proposta e do instrumento de pesquisa (Apêndices A, B e C) junto ao Comitê de Ética em Pesquisa da UNESC (CEP) sob o código do Certificado de Apresentação para Apreciação Ética (CAAE) n. 49316115.0.0000.0119, devidamente registrado na Plataforma Brasil.

As entrevistas, programadas para duas horas cada, foram gravadas e transcritas. Em seguida, foram enviadas por *e-mail* para a aprovação do conteúdo por parte dos entrevistados, que retornaram com o texto devidamente revisado.

O perfil dos entrevistados (formação acadêmica, experiência profissional e relação com o Porto de Imbituba, durante a gestão via CDI e após SCPar Porto de Imbituba S.A.) consta nos apêndices D, E e F.

3.3 PLANO DE ANÁLISE DE DADOS

Por se tratar de um estudo com ênfase na interpretação e compreensão das implicações das políticas públicas para o desenvolvimento do Porto de Imbituba, utilizou-se uma abordagem qualitativa por meio da análise de conteúdo. Portanto, Bardin (2011, p.44) afirma que o “[...] interesse não está na descrição dos contextos, mas sim no que estes nos poderão ensinar após serem tratados (por classificação, por exemplo) relativamente a outras coisas”.

A abordagem quantitativa também está presente na exposição e interpretação de dados históricos, contemplando a movimentação de carvão, cabotagem e navegação de longo curso do Porto de Imbituba de 1944 a 2014. Foram apresentados também, dados que demonstram a movimentação exportadora e importadora de mercadorias em US\$/FOB e KG, categorizados por produtos (insumos para produção agropecuária-agroindustrial, primários, agroindustrializados, não agropecuário-agroindustriais) no período de 2004 a 2014, bem como a projeção de movimentação para os anos de 2015, 2020, 2025 e 2030.

Em síntese, o Quadro 26 apresenta os enquadramentos da pesquisa quanto à disciplinaridade, tipo de pesquisa, método, abordagem, objetivo, estratégia e técnica de pesquisa.

Quadro 26 – Síntese dos procedimentos metodológicos.

TIPO	ENQUADRAMENTO	
Disciplinaridade	Interdisciplinar	
Delineamento da pesquisa	Tipo de pesquisa	Aplicada
	Método	Dedutivo
	Objetivo	Descritiva e Exploratória
	Estratégia	Estudo de caso (Porto de Imbituba); Documental (leis portuárias e políticas públicas) e Pesquisa de Campo (Engenheiro de Portos, Presidente do Porto de Imbituba e Coordenador Técnico do PDZ)
Plano de coleta dos dados	Técnica/Fonte	Entrevista (três profissionais ligados ao Porto de Imbituba)
Plano de análise dos dados	Essencialmente qualitativa	

Fonte: Elaborado pelo autor.

Uma visualização sistematizada da vinculação dos objetivos específicos com tipo de pesquisa, estratégia (investigação), origem, técnica e análise dos dados, pode ser observada no Quadro 27.

Quadro 27 – Objetivos específicos *versus* tipo de pesquisa.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS	ENQUADRAMENTOS	
Promover uma compilação discursiva das políticas governamentais brasileiras para o desenvolvimento portuário de 1993 a 2015	Pesquisa	Descritiva/Exploratória
	Investigação	Documental/Entrevistas
	Dados	Secundário/Primário
	Técnica/Fonte	Portal Legislação Federal, Estadual e Municipal, sites SEP/PR e ANTAQ e Entrevistas
	Análise	Qualitativa
Correlacionar as mudanças de perfil (tecnológicas e de gestão) promovidas no Porto de Imbituba com as demandas produtivas da região Sul catarinense	Pesquisa	Descritiva/Exploratória
	Investigação	Documental/Entrevistas
	Dados	Secundário/ Primário
	Técnica/Fonte	Documental, AliceWeb, Decretos, Resoluções e Entrevistas
	Análise	Quantitativa/Qualitativa
Coletar informações e opiniões junto aos agentes gestores no que tange às políticas voltadas ao desenvolvimento do Porto de Imbituba.	Pesquisa	Descritiva/Exploratória
	Investigação	Entrevistas
	Dados	Primário
	Técnica/Fonte	Entrevistas
	Análise	Qualitativa

Fonte: Elaborado pelo autor.

No próximo capítulo são apresentados mais resultados da pesquisa bibliográfica, documental e entrevistas.

4 APRESENTAÇÃO DOS RESULTADOS E DISCUSSÃO

Neste capítulo encontram-se os resultados da pesquisa bibliográfica e documental (que em parte já consta no capítulo 2), bem como as entrevistas realizadas junto aos agentes que possuem relação direta e indireta com o Porto de Imbituba. Assim, a apresentação e discussão dos resultados foi estruturada, observando os objetivos específicos da dissertação, conforme é apresentado no Quadro 28.

Quadro 28 – Objetivos específicos *versus* estrutura da pesquisa.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS	ESTRUTURA DOS RESULTADOS
Promover uma compilação discursiva das políticas governamentais brasileiras para o desenvolvimento portuário de 1993 a 2015	4.1 Regulamentação federal
	4.2 Planos, programas, incentivos e parcerias
	4.3 Regulamentação estadual e municipal
Correlacionar as mudanças de perfil (tecnológicas e de gestão) promovidas no Porto de Imbituba com as demandas produtivas da região Sul catarinense	4.4 Porto de Imbituba: Contribuições e implicações da Lei 8.630/1993; 4.5 Porto de Imbituba: Contribuições e implicações da Lei 12.815/2013;
Coletar informações e opiniões junto aos agentes gestores no que tange às políticas voltadas ao desenvolvimento do Porto de Imbituba.	4.6 Plano de Desenvolvimento e Zoneamento; 4.7 Projetos, parcerias e políticas públicas

Fonte: Elaborado pelo autor.

4.1 REGULAMENTAÇÃO FEDERAL

Historicamente, a regulamentação do setor portuário brasileiro perpassa por iniciativas, em alguns momentos, exclusivamente privadas, e em outros, públicas.

De acordo com os estudos de Goularti Filho (2007), após 1930 o Estado surge como provedor dos investimentos nos portos, centralizando a sua administração na Empresa de Portos do Brasil S.A. (PORTOBRAS), período que se entende até os anos de 1990. Até 1993 a União tinha o monopólio da atividade portuária, por meio do modelo de gestão *Public Service* (WORLD BANK, 2001), envolvendo a administração, investimentos, operação, equipamentos, instalações,

tarifa, infraestrutura, superestrutura e demais atividades vinculadas à atividade portuária.

Com a implantação do projeto neoliberal no Brasil (GOULARTI FILHO, 1999) e a abertura da econômica ao mercado internacional, projetou-se uma política pública com o objetivo de resolver os problemas de ineficiência, atraso nas operações; oportunizar a modernização de equipamentos, aumentar a produtividade, reduzir custos na operação portuária e viabilizar a parceria dos setores público e privado na administração portuária (ALFREDINI; ARASAKI, 2009; PIERDOMENICO, 2010; CARON BÓSIÓ, 2013).

Assim, em um momento de incertezas, desorganização na administração portuária nacional, decorrente da extinção da PORTOBRAS, e ausência de referências e de políticas públicas (MONIÉ; VIDAL, 2006), é implementada em 25 de fevereiro de 1993, uma nova norma, conhecida como Lei de Modernização dos Portos (Lei nº 8.630).

Pautada no escopo das reformas da abertura comercial da década de 1990, esta lei estabeleceu que o governo deveria investir e manter a infraestrutura portuária e, que os investimentos em superestrutura e operação em áreas e instalações portuárias em portos organizados, seria de responsabilidade da iniciativa privada (BRASIL, 2012d).

Com uma nova configuração organizacional, a Autoridade Portuária centralizava as responsabilidades de administração, planejamento, poder concedente, regulação e fiscalização de seu entorno (zona primária e secundária), bem como a introdução da iniciativa privada na gestão portuária.

Assim, o Brasil adota o modelo de gestão *Landlord Port* (WORLD BANK, 2001), onde o Estado é o provedor da infraestrutura e a iniciativa privada, por meio de concessão e arrendamentos, e responsável por investimentos em superestrutura, ficando ainda responsável pela realização das operações portuárias. Destacam-se também, os investimentos exclusivamente privados, característicos do modelo *Fully Privatized* (WORLD BANK, 2001; PIERDOMENICO, 2010). Cabe mencionar que, de acordo com Goulart Filho (2007), aos moldes do Decreto nº 1.746 de 1869, esperava-se da iniciativa privada a solução para os desafios do setor portuário nacional.

Entretanto, com a competitividade do mercado internacional, problemas históricos na estrutura logística portuária, como a falta de uma gestão eficaz, dragagem, calado, vias de acesso, custos portuários, equipamentos, terminais e mão de obra desqualificados e falta de integração entre os órgãos intervenientes (HOFFMAN; SILVA, 2001;

SEGRE, 2007, IPEA, 2010) ainda não foram superados com a aprovação da Lei de Modernização dos Portos.

Frente a estes desafios, é implementado em 05 de julho de 2013, um novo marco para a regulamentação portuária brasileira, aprovando novamente uma nova lei dos portos, a Lei nº 12.815/2013.

No âmbito da regulamentação federal, buscou-se no Quadro 29, promover uma síntese da evolução da regulamentação, no qual constam as seguintes mudanças.

Quadro 29 – Evolução da modelagem dos portos públicos.

TEMAS	ANTES DA LEI 8.630/1993	DEPOIS DA LEI 8.630/1993	DEPOIS DA LEI 12.815/2013
Administração	Pública	Pública (a), Privada e TUP (a)	Pública (b), Privada, TUP, ETC, IP4, IPT.
Operação	Pública	Privada	Privada (c)
Equipamentos e Instalações	Pública	Privada	Privada - mesma situação da operação (c)
Trabalho Portuário	Público (vinculado e avulso, pelos sindicatos)	Privado (d) (avulsos cadastrados e registrados), vínculo empregatício (produtividade)	Privado (mesma situação, porém agora a capatazia tem que ser oriunda do OGMO).
Tarifa	Pública	Pública/Privada	Pública/Privada (e)
Infraestrutura	Pública	Pública	Pública
Superestrutura	Pública	Essencialmente Privada (f)	Essencialmente Privada (f,g)
Outras Funções	Pública	Pública/Privada	Pública/Privada (h)

Fonte: Elaboração própria a partir da CNI (2007) e Lei nº 12.815/2013.

A partir do Quadro 29 ressaltam-se pontos importantes, referindo-se à administração, operação, equipamentos, trabalho portuário, tarifa, infraestrutura, superestrutura e outras funções, tais como:

- a) Vale destacar neste aspecto o Porto de Imbituba, pois era o único porto público, administrado pela iniciativa privada. O TUP se referia a Terminal de Uso Privativo.

b) Atualmente não existe nenhum porto público com administração privada, embora a possibilidade legal exista. Também surgiram novas denominações como: Terminal de Uso Privado (TUP), Estação de Transbordo de Carga (ETC), Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4) e Instalação Portuária de Turismo (IPT), de acordo com o artigo 2º IV, V, VI e VII da Lei nº 12.815/2013.

c) Mantém a operação privada, embora persista em alguns portos (como persistiu durante todos os 20 anos da lei anterior) resquícios de operação, como fornecimento e até operação de equipamentos, exploração de armazéns (fiel depositário) que não conseguiram ser arrendados.

d) O trabalho portuário sob a égide da Lei nº 8.630/93 era de cunho eminentemente privado, considerando que era feito (com algumas exceções, vide texto sobre a operação sob a nova lei) por Operadores Portuários (OP) privados. Entretanto, esses OP tinham limitações de contratação (ou utilizavam avulsos cadastrados/registrados requisitados aos Órgãos de Gestão de Mão-de-Obra (OGMO) ou contratavam trabalhadores próprios com vínculo a prazo indeterminado). Contudo, estes tinham que ser solicitados primeiro ao OGMO, e caso não houvesse interesse dos trabalhadores do OGMO, o OP não poderia contratar trabalhadores no mercado, com exceção dos trabalhadores de capatazia.

e) Manteve-se a tarifa pública cobrada pela Autoridade Portuária pelo uso de infraestrutura, porém, o OP pode cobrar tarifas pelos seus serviços. Não existe tarifa pública nos TUP.

f) Desde a Lei nº 8.630/93 a superestrutura (armazéns, silos, equipamentos) passou a ser essencialmente privada, embora ainda ocorram investimentos públicos nesta área, o que é contra o objetivo da nova regulamentação, desde a Lei nº 8.630/93.

g) As Superestruturas atuais são privadas e as mais antigas são públicas.

h) Cada vez mais o setor público se retira das atividades, mantendo essencialmente a exploração da infraestrutura e a segurança, além do controle e fiscalização das atividades privadas (operações) nas instalações de uso comum (públicas ou privadas)

Contemplando o ambiente institucional, o Quadro 30 apresenta de forma sintetizada a evolução do quadro institucional do setor portuário no Brasil, durante a década de 1990 e após 2013.

Quadro 30 – Evolução do quadro institucional.

TEMAS	LEI nº 8.630/1993	LEI nº 12.815/2013
Administração	Autoridade Portuária	Autoridade Portuária
Planejamento	Autoridade Portuária	SEP/PR
Poder Concedente	Autoridade Portuária	SEP/PR
Regulação	Autoridade Portuária	ANTAQ
Fiscalização	Autoridade Portuária	ANTAQ

Fonte: Elaboração própria a partir de Cristino (2013).

Institucionalmente, a Lei nº 12.815/1993 apresenta a SEP/PR como órgão responsável pelo planejamento e poder concedente, cabendo a ANTAQ, a regulação e fiscalização, e à Autoridade Portuária, a administração local. A iniciativa privada continua com a sua participação na gestão e incremento de investimentos em zona primária e secundária.

Dentre as principais mudanças da nova regulamentação, corroborando com os estudos de Araújo (2013), destacam-se maior flexibilidade para investimentos privados, concentração do poder cedente na SEP/PR, melhoria e compromissos na gestão da Companhia Docas, extinção da diferença entre carga própria e de terceiros, vinculação da ANTAQ a SEP/PR, reformulação da estrutura institucional com novas funções para a SEP/PR, ANTAQ e Autoridade Portuária, novas diretrizes para as concessões, arrendamentos, autorizações e condições de trabalho, bem como novas definições para terminais.

Para a CNI (2014), a nova regulamentação se destaca, uma vez que avançou na criação de um ambiente favorável para o desenvolvimento e gestão dos portos, maior participação da iniciativa privada, por meio das concessões ou arrendamentos (eliminando barreiras e vinculando à eficiência), eliminou a distinção entre terminais exclusivos e mistos, nos portos públicos a contratação deve ser via OGMO e nos terminais privados a lei prevê a livre contratação. A ANTAQ fica responsável pelos editais de concessão e arrendamentos e a SEP/PR é responsável também pelas políticas dos portos fluviais e lacustres.

Ainda de acordo com a CNI (2014), a nova regulamentação prevê que a administração dos portos pode ser efetuada via União (por entidade privada concessionária) ou Município ou Estado (por delegação). A mudança refere-se à eliminação de obrigações como a

realização dos processos de licitação, fiscalização de contratos de arrendamentos por partes destas administradoras, delimitando somente a gestão da operação portuária.

Neste processo de criação e desenvolvimento de políticas públicas para o setor portuário, a partir de um programa nacional de desenvolvimento, Araújo (2013) e CNI (2014), apontam que desafios como o fortalecimento das instituições intervenientes, implantação do novo modelo portuário, profissionalização da gestão, redução dos custos, intensificação da eficiência, incremento dos trâmites na liberação aduaneira, acessibilidade portuária, intensificação de investimentos da iniciativa privada, capacidade de planejamento e, sobretudo, desenvolver um plano nacional, a partir de uma visão de longo/médio prazo, afim de que a competitividade aliada a uma eficiente forma de gestão possa contribuir para o desenvolvimento do país.

Ao término desta seção, em consonância à proposta interdisciplinar deste estudo, cabe mencionar as regulamentações transversais, que abarcam as questões ambientais, tais como o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (PNGC), institucionalizado por meio da Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988, o Projeto de Gestão Integrada da Orla Marítima (Projeto Orla), contemplado por meio das Leis nº 7.661, de 16 de maio de 1988 e nº 9.636, de 15 de maio de 1998 e o Plano de Ação Federal para a Zona Costeira, instituído pela Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988, e que são utilizados como documentos legais que amparam de forma integral os objetivos e ações do Projeto Orla.

Institucionalizado por meio da Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000, o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza (SNUC) destaca o conceito de Área de Proteção Ambiental (APA). A partir desta regulamentação, é criada no Estado de Santa Catarina a APA da Baleia Franca, pelo Decreto Federal s/nº, em 14 de setembro de 2000, envolvendo nove municípios, desde o sul da ilha de Santa Catarina até o Balneário Rincão.

Estas regulamentações ambientais possuem relação direta com o processo de desenvolvimento do Porto de Imbituba, uma vez que este, diferentemente dos demais portos catarinenses, movimentam predominantemente graneis sólidos e líquidos que, quando não adequados aos padrões internacionais de segurança, podem causar impactos diretos à zona costeira, com destaque para a APA da Baleia Franca. Com isso, o porto possui um programa interno de adequação de suas normas de segurança, adaptando-se as normativas internacionais, como por exemplo, a certificação denominada *Internacional Ship and*

*Port Facility Security Code (ISPS)*¹¹, já devidamente implementado e consolidado dentro das estruturas internas, bem como, programas específicos para os resíduos sólidos e líquidos, tratados na subseção a seguir.

Em suma, a regulamentação federal, além de abordar e direcionar ações para consolidar e desenvolver a gestão institucional da própria SEP/PR, ANTAQ e Autoridade Portuária, a participação dos atores públicos e privados na infraestrutura e superestrutura portuária, necessita também estar em consonância com as regulamentações ambientais, respeitando as suas características e o meio de inserção local.

4.2 PLANOS, PROGRAMAS, INCENTIVOS E PARCERIAS

Nesta seção são apresentados/descritos cinco planos, onze programas, sete incentivos fiscais e nove modalidades de parcerias nacionais e internacionais, que quando analisados de forma conjunta, (permitem discutir a eficácia de) ou (avaliar a tentativa de se estabelecer) um programa nacional de desenvolvimento e gestão estratégica para o setor portuário no Brasil.

Dentre os planos, destacam-se o Plano Nacional de Logística de Transporte (PNLT), Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), Plano Mestre (PM), Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e o Plano Geral de Outorgas (PGO), ambos institucionalizados, por meio da Portaria nº 03 da SEP/PR em 08 de janeiro de 2014 e já detalhados no capítulo II desta dissertação.

Com relação aos programas federais em vigor, a pesquisa documental localizou onze, dentre os quais citam-se os programas de Áreas de Apoio Logístico Portuário – AALP (2011), Programa de Conformidade do Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos dos Portos – PRGRS (2011), Programa Federal de Apoio à Regulação e Gestão Ambiental Portuária – PRGAP (2011), Programa de Investimento em Logística - PIL-PORTOS (2012), Programa de

¹¹O Código ISPS estabelece determinadas regras que tornam os navios e instalações portuárias mais seguras. Dentre as medidas adotadas podemos destacar as seguintes: *i*) Estabelecimento de maior controle de entrada e saída de pessoas e veículos nas instalações portuárias; *ii*) Delimitação do perímetro do porto; *iii*) Instalação de sistema de vigilância dos limites do perímetro do porto e do cais; e *iv*) Necessidade de cadastramento das pessoas e veículos que entram na instalação portuária (PORTO DE VITÓRIA, 2015, p.1).

Arrendamento Portuário – ARP (2013), Programa Nacional de Dragagem – PND (2007), Pro Cabotagem (2012) e os programas de Inteligência Portuária: Porto 24 horas, Tráfego Portuário, PORTOLOG (2012) e Porto Sem Papel (2013).

Correlacionando os cinco planos apresentados anteriormente, institucionalizados em 2014, e os onze programas, implementados a partir de 2011 (com exceção do PND de 2007) observa-se que, para um setor contido em um país com dimensões continentais, com significativa relevância para a economia nacional e para as relações internacionais, não há continuidade de planos e programas que possam dar respostas aos desafios que o setor portuário enfrenta historicamente no Brasil.

Tal representatividade e desempenho são apresentados pela própria SEP/PR (2015) demonstrando que:

Para o período 2012-2030, a projeção é de que a movimentação total tenha um incremento de 150%. O complexo portuário brasileiro movimentou, em 2013, 931 milhões de toneladas de carga bruta, apresentando um crescimento de 2,9% em relação a 2012. Sozinho, o setor portuário é responsável por mais de 90% das exportações do País. Dessa movimentação, 338 milhões de toneladas (36%) foram realizadas pelos Portos Organizados e 593 milhões (64%) pelos Terminais de Uso Privado (TUPs) (BRASIL, 2015ee, p.1).

Quanto aos incentivos fiscais, foram identificados sete, com abrangência direta no setor portuário nacional, dentre os quais se destacam: o Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM), Fundo da Marinha Mercante (FMM), Banco Nacional de Desenvolvimento Social (BNDES), Regime Especial de Incentivos para Desenvolvimento da Infraestrutura (REIDI), Debêntures Infraestrutura (DI), Regime Tributário para Incentivo a Modernização e a Ampliação da Estrutura Portuária (REPORTO) e o Ex-Tarifário. Também com recente implementação, ambos se referem a prover recursos para a Marinha Mercante, financiamento de projetos, suspensão de recolhimento de PIS/COFINS e demais impostos decorrentes da importação de equipamentos portuários e cargas.

Com o intuito de compreender este cenário e atualizar-se perante as novas práticas de gestão, qualificação profissional, armazenamento, carga e descarga de mercadorias para exportação, importação e

cabotagem nos portos do território aduaneiro, a pesquisa documental identificou/levantou nove parcerias nacionais e internacionais.

Destacam-se entre as parcerias nacionais, aquelas realizadas com a Universidade Federal do Estado de Santa Catarina (UFSC), Marinha Mercante do Brasil, Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior (MDIC) e Ministério da Educação para requalificação e treinamento profissional no setor portuário, bem como do quadro de colaboradores da própria SEP/PR.

Nas parcerias internacionais, podem ser consideradas como positivas as experiências com o Porto de Antuérpia / Bélgica, Organização Internacional do Trabalho (OIT), Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), Banco Mundial, bem como parcerias com os governos da Espanha e Alemanha, resultando em estudos de uma ZAL no Porto de Santos.

Estas parcerias têm se revelado estrategicamente importantes, pois propiciam aos agentes intervenientes no setor portuário, uma visão global das novas metodologias, tanto na profissionalização dos colaboradores, quanto na preparação de mão-de-obra especializada para um setor altamente influenciado pelas novas demandas da economia globalizada. Por conseguinte, a constante procura por novas formas de gestão, monitoramento de cargas e tempo de ocupação das cargas para embarque e desembarque, são prioridades para o setor.

No panorama brasileiro, ao longo da última década, diversos agentes e estudiosos da temática como Figueiredo (2000), BNDES (2005), Monié e Vidal (2006), Wanke (2006), Mazza e Robles (2006), Santos e Haddad (2007), Segre (2007), Serra, Martins e Bronzo (2009), Quinello e Nicoletti (2010), IPEA (2010), Araújo (2013) e Caron Bósio (2013) têm destacado que a infraestrutura do setor portuário é fato preponderante para a sua competitividade em nível nacional e internacional e um importante indicador de desenvolvimento.

De fato, o desenvolvimento de planos, programas, incentivos e parcerias governamentais propiciam o fortalecimento de um planejamento nacional de integração logística. Entretanto, em um país como o Brasil, com regiões diferenciadas e questões logísticas, muitas vezes precárias, não consegue atender aos projetos á curto prazo.

Assim, estes direcionadores devem estar atrelados à um propósito nacional de desenvolvimento, não atendendo a interesses políticos, tampouco, sem respeitar as características regionais, fazendo com que determinadas regiões prosperem e outras não. Assim, infere-se que um programa necessita estar atrelado a uma visão estratégica de

desenvolvimento e constante aperfeiçoamento perante as necessidades de um mercado cada vez mais globalizado.

4.3 REGULAMENTAÇÃO ESTADUAL E MUNICIPAL

A pesquisa documental não identificou uma regulamentação estadual que fosse direcionada especialmente para a estrutura portuária de Santa Catarina.

Todavia, cabe apresentar e discutir uma recente regulamentação que possui reflexos para a estrutura portuária em estudo. Trata-se do Plano Estadual de Logística e Transporte (PELT), publicado em 2013. O plano é resultado de uma parceria do governo estadual com a Universidade Federal do Estado de Santa Catarina (UFSC), propiciando suporte técnico às estratégias governamentais para a infraestrutura e definição de políticas e programas para a eficiência e competitividade portuária. O programa abarca três eixos: infraestrutura de transporte, logística empresarial e facilitação do comércio.

De acordo com o PELT (2013), entre as ações propostas pelo programa perante o setor portuário catarinense destacam-se:

- a) Projeto Facilitação do Comércio nos Portos Catarinenses: Programa Porto Sem Papel que inclui o Concentrador de Dados Portuários (CDP), o projeto Carga Inteligente (CI), e sistema gerenciador do tráfego de navios (VTMS).
- b) Projeto Gestão Eficiente dos Portos: Organização dos processos administrativos encontra-se em andamento um projeto com consultores do SENAI de Florianópolis e a SEP/PR, denominado Plano de Reorganização Estratégica de Gestão e de Processos.
- c) Projeto Integração Portuária: Cooperação entre administradores portuária, em virtude da diversidade de modelos de gestão em Santa Catarina; Desenvolver a cabotagem; Modernização administrativa e de gestão das cargas; e Definir planos de contingências.

Na dimensão municipal, abrangendo o município de Imbituba, (localização geográfica do Porto de Imbituba) o destaque fica para o Plano Diretor de Desenvolvimento e Sustentabilidade do Imbituba (PDDSI) que está diretamente relacionado com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do porto.

Na composição do PDDSI, caracterizando-se como um instrumento básico de política pública de desenvolvimento e expansão urbana, com participação popular, constam cinco estratégias, dentre as

quais se destaca a segunda, em conformidade direta com o objeto de estudo, ou seja, “Imbituba, um porto de oportunidades”.

A vinculação do porto ao PDDSI é estratégica, uma vez que é parte integrante do processo de planejamento municipal, devendo o Plano Plurianual (PPA), as Diretrizes Orçamentárias (LDO) e o Orçamento Anual – LOA incorporarem as diretrizes e as prioridades nele contidas.

Pode ser observado pela pesquisa, que em âmbito estadual e municipal, há carência de políticas consolidadas para o desenvolvimento portuário. Neste contexto, pode-se corroborar com as constatações de Araújo (2013), a partir das quais se recomenda a implantação de um novo planejamento portuário e que incorpore nas necessidades nacionais e regionais, a necessidade de ser alinhada a uma política de longo/médio prazo, proporcionando um desenvolvimento organizado e em conformidade com as demandas dos setores envolvidos.

4.4 PORTO DE IMBITUBA: CONTRIBUIÇÕES E IMPLICAÇÕES DA LEI Nº 8.630/1993

A partir desta seção se aborda especificamente o objeto de estudo, valendo-se como recurso auxiliar, além do referencial e documentos, de trechos das entrevistas realizadas com agentes chave.

Historicamente vinculado ao escoamento da produção da indústria carbonífera do Sul de Santa Catarina, o Porto de Imbituba, durante o período de vigência da Lei nº 8.630/1993, era administrado pela Companhia Docas de Imbituba S.A. (CDI), caracterizando-se como o único porto público do país administrado por uma empresa privada.

O modelo de gestão adotado pelo porto vincula-se a característica *Landlord* (WORLD BANK, 2001), pois a CDI, como Autoridade Portuária tinha a jurisdição sobre o porto e exercia “[...] em nome do Estado de Santa Catarina e da União os direitos de propriedade sobre as áreas do porto e vizinhas a ele pertencentes à União” (BRASIL, 2012d, p. 330).

De acordo com o atual Engenheiro de Portos e Vias Navegáveis “[...] tínhamos uma concessão desde 1941, que explorava o porto como um negócio não portuário-público, sem uma função específica de desenvolvimento, de expansão de negócios [...]” (E1).

Entretanto, o desenvolvimento é foco na missão do porto, pois de acordo com SEP/PR, a missão, quando administrado pela CDI era: “O Porto de Imbituba será o propulsor do desenvolvimento do Sul catarinense. E fará isto de forma sustentável e integrada com a região de

sua influência, preservando as características culturais das populações envolvidas” (BRASIL, 2012d, p.215).

A primeira vez que visitei o porto, em 1985, fiquei surpreso pelo fato de ser o único porto público do Brasil, administrado por uma empresa privada, porém parecia ser mais estatal de todos os portos, com característica ultrapassada e arcaica (E1).

A nova regulamentação e a institucionalização dos órgãos intervenientes alteraram este cenário, permitindo e abrindo os portos para a participação do capital privado e privatizando a operação portuária. No caso do Porto de Imbituba, a entrada de novos atores do setor privado na exploração do porto, possibilitou aportes de capital significativo, que nem o governo e nem a CDI dispunham, acrescenta o Entrevistado 1.

Outras estruturas portuárias catarinenses também passaram por transformações nos últimos anos. O Diretor Presidente do Porto de Imbituba (E2), destaca que em Santa Catarina, investimentos importantes no Porto de São Francisco do Sul, e, principalmente no Porto de Itajaí, concretizaram um novo modelo de gestão portuária. A municipalização de Itajaí, com uma boa gestão financeira, tornou-o o segundo porto no Brasil na movimentação de cargas containerizadas, ficando atrás somente do Porto de Santos.

Houve ainda mudança na relação capital-trabalho, com o surgimento da figura do Operador Portuário (OP), diretamente envolvido nas negociações com o sindicato, sem a interferência/participação do governo. Anteriormente, era feita por meio da Superintendência Nacional da Marinha Mercante (SUNAMAM) e pelas Delegacias do Trabalho Marítimo (DTM), presididas pelos capitães dos portos, da Marinha do Brasil, estabelecendo composições de termos e remuneração. Para o Entrevistado 1 “Estes dois fatores, capitalização do porto e a privatização da operação portuária, foram preponderantes para mudar completamente o cenário em Imbituba”.

Na percepção do Entrevistado 2, após a extinção da PORTOBRAS, na década de 1990, era necessária uma nova regulamentação do setor portuário no Brasil, uma vez que se encontrava sem um direcionamento.

Naquele momento histórico a Lei nº 8.630/1993 cumpriu o seu papel, enquanto marco regulador, inserindo as licitações e trazendo principalmente a figura da iniciativa privada na operação portuária, proporcionando assim, novos investimentos e um novo marco direcionador no Brasil (E2).

Posteriormente a este marco regulatório, foram implementadas novas normas: a Lei das Licitações nº 8.666/1993 e a Lei nº 8.883/1994, Lei das Concessões nº 8.987/1995 e Lei nº 9.074/1995, a Lei da Delegação nº 9.277/1996, a Lei da Desestatização nº 9.491/1997, bem como a Lei nº 10.233/2001 criando a ANTAQ, o qual posteriormente foi regulamentada pela Resolução nº 55 de 16 de dezembro de 2002, aprovando as normas sobre arrendamentos de áreas e instalações portuárias.

O Entrevistado 1 acrescenta que no início da década de 1990, antes da Lei de Modernização dos Portos, o Porto de Imbituba experimentou processos de privatização. Estas experiências iniciaram na década de 1980, a partir da percepção de que o porto possuía capacidade para movimentar outras mercadorias, além do carvão, precisando ser urbanizado. Com a urbanização, a partir de 1987, foi possível agregar cargas limpas (arroz, açúcar, frango congelado e contêineres).

Neste sentido, a regulamentação veio modernizar este processo, obrigando o porto a responder as demandas do setor privado, o que foi acelerado a partir da promulgação da Resolução nº 55/2002 da ANTAQ, já mencionada anteriormente. O Entrevistado 1 afirma que “[...] este foi o primeiro grande “boom” de desenvolvimento que aconteceu em Imbituba até a crise do carvão”, pois mesmo com a diversificação iniciada, o minério ainda representava cerca de 80% da movimentação e do faturamento do Porto.

Quando questionado sobre as novas atribuições da Autoridade Portuária, com a competência de administrar, planejar, poder concedente, regular e fiscalizar as operações em suas estruturas portuárias, o Entrevistado 2 apontou que “[...] as mesmas tiveram que ajustar-se ao um momento diverso e histórico, procurando formas de gestão administrativa para dar sequencia às suas funções”.

No tocante a gestão administrativa, vale ressaltar que o Porto de Imbituba possuía problemas há muito tempo, uma vez que a sua diretoria ficava centralizada no Rio de Janeiro, desde 1940, e Imbituba funcionava como um apêndice da CDI. Somente em 1986, uma diretoria foi instalada, decorrente da reestruturação organizacional. Acerca desta

condição, o Entrevistado 1, que na época era o Diretor da CDI, declara que “[...] ficar administrando um porto lá do Rio de Janeiro, de terno e gravata, não era muito o meu perfil. Precisava-se de um diretor *in loco*. Esta diretoria ficou em Imbituba até 1993”.

Sobre os investimentos, o Entrevistado 1 informa que o porto iniciou com instalações rudimentares e sua construção, como porto organizado, no final dos anos de 1930 e início da década de 1940, foi totalmente com aportes de capital privado; estes aportes continuaram na década de 1960, quando foi construído o Cais II e ampliados os 100 metros do cais do carvão (Cais I), inicialmente construído por Henrique Lage e inaugurado em 1941. Este foi o grande investimento, com a caixa de carvão, cais e a ferrovia que chegava até a zona primária. Vale destacar que, na construção do cais, uma parte considerável destes investimentos eram originários da União e o restante da CDI.

Muitos dos investimentos da CDI foram na verdade feitos com antecipação tarifária e taxas especiais estabelecidas pela União. Após esses investimentos os acionistas da CDI praticamente nada investiram até o final da concessão em 2012 (E1).

No final dos anos de 1980, com o projeto da estatal Indústria Carboquímica Catarinense (ICC), a União entrou com todo o aporte de capital e mudou significativamente o Porto de Imbituba. Os principais aportes financeiros (investimentos) estão sintetizados em três períodos, conforme exposto no Quadro 31.

Quadro 31 – Síntese dos principais aportes financeiros.

(continua)

PERÍODO	INVESTIMENTO
1980 a 1990	Investimentos da ICC, construção do novo cais, aterros para expansão territorial, equipamentos para descarga de rocha fosfática (adaptados posteriormente para o embarque de carvão), dutos. Capital exclusivamente da União.
1990 a 2001	Final do ciclo do carvão, pequenos investimentos, como por exemplo, em empilhadeiras, ou seja, nenhum investimento significativo para uma estrutura portuária. Iniciaram-se os processos de arrendamentos.

Quadro 31 – Síntese dos principais aportes financeiros.

(conclusão)

PERÍODO	INVESTIMENTO
2001 a 2012	Arrendamento de novos terminais, com o aporte financeiro oriundo da VOTORANTIM, FERTISANTA, AGIL e SANTOS BRASIL. Capital exclusivamente privado, já de acordo com a abertura possibilitada pela Lei nº 8.630/93.

Fonte: Elaborado a partir de informações da pesquisa (E1).

Os Entrevistados 1 e 2 concordam que no caso específico do Porto de Imbituba, a Autoridade Portuária cumpriu a sua função, apesar do ajuste tardio das novas regulamentações, pois iniciou e concretizou os processos de cinco arrendamentos de terminais para a iniciativa privada, adaptando-se à nova regulamentação.

O arrendamento é uma das modalidades previstas na lei para que a prestação dos serviços públicos, explorados pela União, possa ser transferido para a iniciativa privada, decorrente de um processo de licitação, de acordo com o que é disposto pela Lei nº 8.666/1993.

Neste sentido, o Porto de Imbituba concretizou cinco contratos de arrendamento, com datas de início e término, conforme demonstradas no Quadro 32 e descritas na sequência.

Quadro 32 – Processos de arrendamento no Porto de Imbituba.

ARRENDATÁRIO	INÍCIO	TÉRMINO
Fertilizantes Santa Catarina S.A.	17/02/2012	17/02/2037
Armazéns Gerais de Imbituba Ltda – AGIL	15/03/1996	15/03/2013
TECON Imbituba S.A.	07/04/2008	07/04/2033
CRB Operações Portuárias	29/01/2003	29/01/2028
Union Armazenagem e Operações Portuárias	13/02/2006	13/02/2031

Fonte: Brasil (2012d, p.337).

Iniciando suas atividades em 1992, o Terminal de Fertilizantes e Ração Animal (TERFER), operado pela Fertilizantes Santa Catarina Ltda (FERTISANTA) foi o primeiro a ser arrendado. Em 2012, a FERTISANTA renovou o arrendamento pelo prazo de 25 anos¹². Com a importação de insumos para a fabricação de fertilizantes, também

¹² Prorrogável por igual período.

movimentação para exportação milho e soja (BRASIL, 2012d; ARAÚJO; DUARTE, 2013).

O Terminal de Carga Frigorificada (TERFRIO) foi arrendado para a Armazéns Imbituba Ltda (AGIL), inicialmente pertencente à FRANGOSUL, em 1993. Em 1996 foi efetuado um novo arrendamento com validade de 16 anos e 9 meses (prorrogável por igual período). Em 1998, a FRANGOSUL é vendida para o Grupo *Doux* e em 2012 foi arrendado pela JBS S.A (CDI, 1995; BRASIL, 2012d).

O Terminal de Contêineres (TECON) concedido em 1994 ao Terminal de Contêineres de Imbituba Ltda (CONTER). Em 1996, o TECON passou a ser operado pela Multiterminais Alfandegados do Brasil Ltda (SANTA CATARINA, 2004). Em 2005, o controle acionário da CDI foi transferido para a Royal Transportes e Serviços Ltda (ROVIRIEGO, 2013), fazendo com que um contrato operacional com a Libra Terminal Imbituba S.A., pertencente ao Grupo LIBRA, passasse a operar o TECON. Foram realizados investimentos no cais, pátio e aquisição de equipamentos (CDI, 2008; NEU, 2009).

Em 2008, a Santos Brasil, por intermédio da TECON Imbituba S.A., arrenda o TECON pelo período de 25 anos. A empresa efetua investimentos em equipamentos de carga e descarga, como por exemplo, *MHC Post Panamax, reach stacker, portêineres* (SANTOS BRASIL, 2011a; BRASIL, 2012d). Com cerca de R\$ 520 milhões a Santos Brasil também efetua obras de expansão, principalmente na ampliação do cais acostável para 660 metros (Figura 26) e introdução de 24 tomadas *reffers*, com obras concluídas em 2011.

Outro investimento estratégico efetuado pelo terminal, foi a aquisição de uma área com 2 milhões de metros quadrados, localizada a 6 quilômetros do porto, em frente a BR-101, destinada ao Retroporto Industrial de Imbituba. O espaço faz parte de um projeto de ampliação para a armazenagem de contêineres, incluindo atividades de armazenagem frigorífica, pátio regulador e movimentação de cargas, descentralizando assim, tal atividade (SANTOS BRASIL, 2011b).

O Terminal de Granéis Sólidos (TGS) foi arrendado em 2003 pela CRB Operações Portuárias, empresa do Grupo Votorantim Cimentos, pelo período de 25 anos. Em parceria com a Loxus Granéis Ltda, foram feitos investimentos em dragagem, obras civis, sistema de correias para desembarque das cargas e aquisição de guindastes (BRASIL, 2012d; FIESC, 2003).

Figura 26 – Ampliação de cais acostável.

Fonte: Santos Brasil (2015a).

O Terminal de Carga Geral (TCG) foi arrendado em 2006 pelo Grupo LIBRA, por meio da Union Armazenagem e Operações Portuárias S.A., pelo período de 25 anos. Em 2008, a operadora de contêineres Santos Brasil adquiriu a empresa Union, passando a controlar o TCG (COLUCCI, 2006; BRASIL, 2012d).

Com relação aos programas de incentivos fiscais, a concessionária CDI e os arrendatários, utilizaram os incentivos: REPORTO para importação de equipamentos e o Financiamento para Máquinas e Equipamentos (FINAME), conforme o Quadro 33.

Quadro 33 – Equipamentos via incentivos REPORTO e FINAME.

REPORTO (IMPORTAÇÃO)	INVESTIMENTO
10 <i>Reach Stacker</i>	US\$ 500.000,00/cada
02 <i>Ship-to-Shore (STS)</i>	US\$ 15.000.000,00/cada
06 <i>Mobile Harbor Crane (MHC)</i>	EUR 3.000.000,00/cada
01 <i>Ship Loader</i>	GBP 1.500.000,00/cada
FINAME (MERCADO NACIONAL)	INVESTIMENTO
01 Trator	R\$ 720.000,00/cada
04 Pás Carregadeiras	R\$ 650.000,00/cada
16 Caminhões	R\$ 400.000,00/cada
16 Reboques	R\$ 70.000,00/cada

Fonte: Dados da pesquisa.

A partir do conceito de carga própria, em consonância com a regulamentação, os Entrevistados 1 e 2 mencionam que os portos catarinenses ficaram vinculados à armadores fixos, ou seja, no Terminal Portuário de Navegantes organizou-se a *Mediterranean Shipping Company* (MSC), no Terminal Portuário de Itapoá, a *Hamburg Süd*, no Porto de Itajaí, a *Maersk Shipping Line*, e no Porto de São Francisco do Sul a *Mitsui OSK Line*.

A partir da retrospectiva exposta e das informações dos entrevistados, foram encontrados subsídios agregadores à discussão deste estudo e que propiciaram a elaboração de um quadro (Quadro 34) com: *i*) as principais mudanças de perfil (já contextualizadas no capítulo 2); *ii*) as contribuições; e *iii*) as implicações da Lei nº 8.630/1993 –que permitiram e promoveram o desenvolvimento do Porto de Imbituba.

Quadro 34 – Mudanças de perfil, contribuições e implicações da Lei nº 8.630/1993 para o desenvolvimento do Porto de Imbituba.

(continua)

PERFIL
<p>a) 1880 a 1919: desenvolvido em conjunto com a Ferrovia Dona Teresa Cristina objetivando o escoamento do carvão do Sul catarinense, é abandonado pelos ingleses em 1919.</p> <p>b) 1919 a 1942: Henrique Lage assume a administração, retomando o escoamento do carvão. Em 1941 a CDI obtêm a concessão para explorar comercialmente o porto.</p> <p>c) 1942 a 1990: Ajustou-se ao Plano Nacional do Carvão, passando a ser o porto carvoeiro do Brasil, com gestão privada via CDI e totalmente voltado para o escoamento do minério.</p> <p>d) 1990 a 2000: Marcado pela reestruturação do seu perfil carvoeiro, em detrimento do desmonte da infraestrutura da indústria carbonífera Sul catarinense. Totalmente voltado para o carvão, viu-se sem uma diversificação de mercadorias, ocorrendo em uma grave crise, com gestão privada via CDI.</p> <p>e) 2000 a 2010: Ajustando-se a nova regulamentação, a Autoridade Portuária promoveu o arrendamento de terminais, oportunizando uma maior diversificação de serviços. Em 2008, entra em operação a Santos Brasil, para a movimentação das cargas containerizadas, promovendo uma reestruturação em termos de equipamentos para movimentação de contêineres.</p> <p>f) 2010 a 2012: Com o vencimento da concessão em 2012, a concessionário SCPar Porto de Imbituba S.A. vinculado ao governo do Estado de Santa Catarina assume a administração do porto, deixando de ser o único porto público do Brasil, administrado por uma empresa privada.</p>

Quadro 34 – Mudanças de perfil, contribuições e implicações da Lei nº 8.630/1993 para o desenvolvimento do Porto de Imbituba.

(conclusão)

CONTRIBUIÇÕES
Capitalização do Porto de Imbituba; privatização da operação portuária, surgimento da figura do Operador Portuário, modernização portuária, disponibilidade de incentivos fiscais (E1). Possibilidade das licitações, introdução da iniciativa privada na operação portuária, novo marco direcionador para o setor, disponibilidade de incentivos fiscais (E2).
IMPLICAÇÕES
Autoridade Portuária não estava preparada para as obrigações exigidas pela nova regulamentação e conceito de carga própria e de terceiros trazido pela regulamentação (E1). “Como toda Lei está atrelada a uma dinâmica de necessidades, naquele momento histórico (década de 1990), e ao mesmo tempo, o Brasil sendo um país com dimensões continentais e uma séria de situações peculiares e extremamente regionais, a Lei nº 8.630/1993 tentou uma homogeneização, porém criou determinados elementos que não atenderam ao país” e o conceito de carga própria e de terceiros (E2).

Fonte: Elaboração própria a partir de informações da pesquisa.

4.5 PORTO DE IMBITUBA: CONTRIBUIÇÕES E IMPLICAÇÕES DA LEI Nº 12.815/2013

Nesta seção aborda-se a Lei nº 12.815/2013, a nova Lei dos Portos. De acordo com o Entrevistado 1, a grande contribuição desta Lei, reside no ordenamento da exploração no âmbito nacional e o fortalecimento das instituições. Aquilo que a antiga regulamentação permitiu que se fizesse em todos os portos (individualmente), a nova lei modificou, ao criar instrumentos nacionais de gestão integrados, por meio, por exemplo, dos planos nacionais, como o Plano Nacional de Logística de Transporte (PNLT), Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), Plano Mestre (PM), Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e o Plano Geral de Outorgas (PNO), ordenando em termos nacionais, os fluxos de exportação e importação, e com isso redirecionando melhor os investimentos no setor portuário.

De acordo com a CNI (2014), o Brasil ocupa a 70ª posição em termos de infraestrutura no *ranking* do *Global Competitiveness Report* 2012-2013 e no quesito da logística portuária, ocupa a 135ª posição, ficando abaixo da média, quando comparado com países que estão no mesmo estágio de desenvolvimento.

Corroborando com o Entrevistado 1, a CNI (2014, p.75) entende que há a necessidade de fortalecer a governança das instituições intervenientes, e ao mesmo tempo “[...] a eficiência logística depende da adequada integração entre eles ao longo dos principais eixos logísticos que transportam bens manufaturados no país. Por isso, é preciso desenvolver a infraestrutura de integração [...]”, por meio da construção de centros de distribuição, terminais integradores multimodais e de transbordo.

O Entrevistado 2 também observa este novo ordenamento de forma positiva, no sentido que pretende criar um plano nacional de desenvolvimento do setor portuário. Entretanto, acrescenta que a centralização do planejamento na SEP/PR, deva levar em conta as especificidades de cada região, em vista da magnitude territorial do país e suas diversidades regionais. “O que pode ser bom para uma estrutura portuária na região Nordeste pode não ser aplicável à região Sul (vice e versa), uma vez que o volume e as características das cargas e clientela sejam diferentes” (E2).

Em contrapartida, o Entrevistado 1 acredita que a nova regulamentação deixou a desejar na relação capital-trabalho e não resolveu problemas de capacitação e profissionalização que já vinham de 20 anos.

Havia uma possibilidade para que a capatazia pudesse ser própria e agora acabou. Todo o trabalho tem que ser realizado por Trabalhadores Portuários Avulsos (os denominados TPA). Se um operador portuário desejar ter trabalhadores próprios, contratados com vínculo a prazo indeterminado, só poderá buscá-los dentre os trabalhadores avulsos vinculados ao órgão gestor de mão-de-obra (OGMO), que registra os trabalhadores das diversas categorias de avulsos, como estivadores, trabalhadores de capatazias, conferentes, consertadores, vigias portuários e trabalhadores de bloco (E1).

Contudo, o Entrevistado 1 reflete que:

[...] pode ser que essa restrição da lei tenha beneficiado as relações capital-trabalho, para que finalmente os operadores portuários despertem para o valor da mão de obra capacitada e profissionalizada na exploração do porto,

eliminando de uma vez por todas este conflito, que sempre existiu, em parte pela cultura e incapacidade financeira do pequeno operador portuário (E1).

Os grandes operadores agora têm raciocinado mais estrategicamente na possibilidade de capacitar e assumir o custo e a relação direta com o trabalhador portuário, permitindo consolidar princípios como profissionalização, multifuncionalidade, disciplina e hierarquia no trabalho portuário, em geral perigoso e que necessita ser realizado por equipes, onde a aceitação do comando de um líder é fundamental para segurança da mercadoria e dos próprios trabalhadores.

Do lado do aporte de capital, a nova lei revogou uma série de restrições, ampliando as possibilidades de investimentos e participação do setor privado.

[...] antes somente podia ser construído um terminal privado para movimentar carga própria (você até podia movimentar carga de terceiro, porém, a carga própria tinha que justificar a rentabilidade do investimento). Hoje acabou, tanto que houve uma explosão de terminais privados, depois da implementação da nova regulamentação (E1).

Contudo, o Entrevistado pondera que houve um erro estratégico quanto aos arrendamentos nos portos públicos, pois foram encaminhados para o Tribunal de Contas da União (TCU) dezenas de novos projetos de arrendamentos, de uma só vez, sem um entendimento na nova modelagem e dos novos conceitos apresentados na nova regulamentação. Como consequência, desde 2013, não houve concessão para arrendamento portuário.

Falta destravar este processo junto ao TCU, pois a lei permite que novos investimentos possam ser feitos no setor portuário, dentro e fora do porto organizado, entretanto, não explica e não direciona a modelagem no porto público, perfazendo uma administração com muitos entraves, prejudicando a modernização portuária no Brasil (E1).

Para compreender a dinâmica apontada pelo Entrevistado 1, com relação aos processos junto ao TCU, cabe ressaltar que por meio da Portaria nº 15 da SEP/PR foi divulgado em fevereiro de 2013, a lista das 159 áreas passíveis de arrendamento, organizadas pelas regiões Norte, Nordeste; Sudeste e Sul. O documento apresenta sete áreas para arrendamento no Estado de Santa Catarina, uma no Porto de São Francisco, duas no Porto de Itajaí e quatro no Porto de Imbituba (BRASIL, 2015).

Em seguida, ainda em 2013, a SEP/PR organizou os arrendamentos em blocos, contendo os portos contemplados e os investimentos programados, conforme citado abaixo (BRASIL, 2015):

- a) Bloco I: Santos/SP (9), Vila do Conde/PA (4), Santarém/PA (4) e Belém, Miramar e Outeiro/PA (12), totalizando 20 processos encaminhados ao TCU e com investimentos de R\$ 4,7 bilhões.
- b) Bloco II: São Sebastião/SP, Salvador e Aratu/BA, Paranaguá e Antonina/PR com investimentos de R\$ 3,9 bilhões.
- c) Bloco III: Maceió/AL, Suape e Recife /PE, Cabedelo/PB, Fortaleza/CE e Itaquí/MA com investimentos de R\$ 3,3 bilhões.
- d) Bloco IV: Rio Grande e Porto Alegre/RS, Imbituba, Itajaí e São Francisco do Sul/SC, Rio de Janeiro, Niterói e Itaguai/RJ, Vitória/ES e Manaus/AM com investimentos de 2,9 bilhões.

Corroborando com o Entrevistado 1, apontando falhas no processo de arrendamento, em virtude da falta de entendimento da modelagem dos novos processos de licitação para arrendamentos, somente em outubro de 2015 (dois anos depois da possibilidade permitida pela nova regulamentação), a ANTAQ divulga em seu *site* o aviso de convocação para o processo de leilões do Bloco I.

A AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS – ANTAQ torna público que realizará Leilão em 09 de dezembro de 2015, nas dependências da BM&FBOVESPA em São Paulo/SP, conforme disposições do Edital, nos seguintes termos: 1) OBJETO: Arrendamento de área e infraestrutura pública para a movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais, localizada dentro do Porto Organizado de Santos, no estado de São Paulo. Arrendamento de área e infraestrutura pública para a movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais, localizada dentro do Porto Organizado de Vila do

Conde, no estado do Pará. Arrendamento de áreas e infraestruturas públicas para a movimentação e armazenagem de papel, celulose e carga geral, localizadas dentro do Porto Organizado de Santos, no estado de São Paulo (BRASIL, 2015a, p.1).

Apesar de todo este entrave, o Porto de Imbituba se beneficia, mesmo que não tenha nenhum arrendamento neste pacote junto ao TCU. Existe ainda uma série de áreas em zona primária e na retro área que podem ser transformadas em terminais, ou ainda serem agregadas aos terminais existentes. Para a expansão deste cenário, o interessado deve analisar o que tem de carga no Plano Mestre e o que deve ser feito para atender a demanda.

Tendo em vista todos os elementos elencados com relação aos planos, programas, incentivos e parcerias federais, estaduais e municipais, verificou-se que o Porto de Imbituba é impactado em âmbito nacional pelo Plano Mestre da SEP/PR, que direciona as ações para que as Autoridades Portuárias possam organizar os seus PDZ.

Entre os programas federais, o porto faz parte do Porto Sem Papel, do Programa Relação Cidade-Porto, por meio do Programa de Conformidade do Gerenciamento de Resíduos Sólidos e Efluentes Líquidos dos Portos (PRGRS) e no Programa Federal de Apoio a Regulação e Gestão Ambiental Portuária (PRGAP). Também estão incluídos nos projetos do porto, o Programa de Arrendamento Portuário (ARP) e o Programa de Inteligência Portuária, por meio do Porto 24 horas, Tráfego Portuário (VTMIS) e o PORTOLOG.

Por intermédio do Programa Nacional de Dragagem (PND), em 2014 foram realizadas obras para a ampliação do canal de acesso (de 16 para 17 metros), ampliação da bacia de evolução (de 12,5 para 15,5 metros); ampliação dos berços 1 e 2 (de 12,5 para 15 metros) e ampliação do berço 3 (de 10,8 para 12 metros). Com as obras, o porto estará apto para receber navios *super-post-panamax*, transportando até 6.500 contêineres (BRASIL, 2015dd,ee,kk).

De acordo com a SEP/PR os investimentos na dragagem foram de "[...] R\$ 36 milhões, dos quais R\$ 33 milhões oriundos do Plano Nacional de Dragagem, que integra o Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal, e outros R\$ 3 milhões de contrapartida do Estado" (BRASIL, 2015ee, p.1).

Com relação aos incentivos fiscais disponibilizados pelo governo federal, o Porto de Imbituba, é contemplado nas importações com o Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante. O incentivo

fiscal REPORTE foi aplicado pelos terminais arrendados, como por exemplo a SANTOS BRASIL, na compra de equipamentos portuários.

No que concerne às parcerias nacionais e internacionais, destacam-se parcerias com a Universidade do Sul de Santa Catarina (UNISUL) na elaboração do PDZ, com a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), e por fim, uma parceria entre o governo do Estado de Santa Catarina e o Porto de Barcelona, iniciado em 2013.

No âmbito estadual, o Entrevistado 2 citou o Plano Estadual de Logística e Transporte (PELT-SC), contemplando um esforço do Estado de Santa Catarina, iniciado em 2013, que é resultado de uma pesquisa conduzida pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), com financiamento da Fundação de Apoio à Pesquisa Científica e Tecnológica do Estado de Santa Catarina (FAPESC), visando suporte técnico à definição de estratégias do Governo concernentes à oferta de infraestrutura e à definição de políticas e programas que promovam o seu uso mais eficiente.

Já em âmbito municipal, constatou-se que o Porto de Imbituba e todas as suas ações, principalmente o PDZ, estão alinhadas diretamente com o Plano Diretor de Desenvolvimento e Sustentabilidade de Imbituba, principalmente pela relação Porto-Cidade.

A exemplo da seção anterior, foram encontrados subsídios agregadores à discussão deste estudo e que propiciaram a elaboração do Quadro 35.

Quadro 35 – Mudanças de perfil, contribuições e implicações da Lei nº 12.815/2013 para o desenvolvimento do Porto de Imbituba.

(continua)

PERFIL
Com 3 anos da nova administração estadual, via concessionária SCPar Porto de Imbituba S.A., encontra-se atualmente com projetos de âmbito ambiental, reestruturação organizacional e operacional.
CONTRIBUIÇÕES
Criação de instrumentos nacionais de gestão, por meio do PNLT, PNLP, PM, PDZ e PGO, redirecionando dos investimentos no setor portuário, ampliação das possibilidades de aporte de capital e participação do setor privado (E1). Criação de um plano nacional de desenvolvimento do setor portuário, implementação do Plano Mestre da SEP/PR, direcionando as ações para que as Autoridades Portuárias possam organizar os seus PDZ (E2).

Quadro 35 – Mudanças de perfil, contribuições e implicações da Lei nº 12.815/2013 para o desenvolvimento do Porto de Imbituba.

(conclusão)

IMPLICAÇÕES
Não resolveu problemas de capacitação e profissionalização que já vinham de 20 anos desde a lei antiga, piorando as relações, engessando ainda mais o trabalho portuário, falta de entendimento da nova modelagem e dos novos conceitos apresentados na regulamentação (E1). Centralização do planejamento na SEP/PR, levar em conta as especificidades de cada região, em vista da magnitude territorial do país e suas diversidades regionais (E2)

Fonte: Elaboração própria a partir de dados da pesquisa.

4.6 PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO - PDZ¹³

Com a necessidade de cumprir pré-requisitos de ordem legal e de política pública, foi planejado o PDZ do Porto de Imbituba, compondo um dos principais instrumentos da nova administração e do setor portuário brasileiro. Assim, em 2013, com a nova gestão, a UNISUL prospecta e conclui uma parceria com a SCPar Porto de Imbituba S.A para adequar o PDZ ao escopo da nova estruturação, caracterizando-se como um espelho ao Plano Mestre da SEP/PR.

O Plano Mestre, por meio do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) da SEP/PR é uma política pública em nível federal, indutora do desenvolvimento dos PDZ dos portos públicos no Brasil, que estão subordinados o Plano Mestre e ao Plano Geral de Outorgas, compondo assim, uma linha direcionadora do desenvolvimento portuário nacionalmente integrado.

Entretanto, o Coordenador do PDZ acrescenta que:

O Plano Mestre foi editado em 2011 (4 anos) e a base de dados é de 2009-2010, ou seja, para um setor com tamanha representatividade, o Plano Mestre deveria ser atualizado, pelo menos a cada 2 anos, conforme legislação. Assim sendo, o Plano Mestre do Porto de Imbituba está desatualizado (E3).

¹³ Cabe reiterar que todos os dados e informações compilados nesta seção foram extraídos do levantamento documental e da entrevista efetuada junto ao Coordenador do PDZ do Porto de Imbituba (E3).

Quando a equipe foi reorganizar o PDZ com vistas ao Plano Mestre, foram encontrados indicadores e outros resultantes que não refletiam o projeto do Plano Mestre da SEP/PR, por exemplo: cargas, volumes, regulamentação (Lei nº 12.815/2013). O PDZ foi elaborado visualizando cenários otimistas, moderados e pessimistas. Quando observado o cenário otimista, as informações vinham de encontro com o Plano Mestre. Entretanto, observando cenários moderados ou pessimistas, as discrepâncias apareciam, com destaque para a carga (contêiner e soja), bem como o volume.

O Plano Mestre faz uma projeção do que pode acontecer, e passando alguns anos, naturalmente o que se projetou, pode acontecer, acontece parcialmente ou não acontece. Nem todas as cargas que foram mineradas, coletadas e organizadas pelo Plano Mestre estão sendo movimentadas no Porto de Imbituba. E, automaticamente, o volume também. Porém, isso é natural do mercado, nem sempre o que se projeta, se consegue executar (E3).

A projeção do Plano Mestre para a movimentação de contêineres no Porto de Imbituba, apresentando uma demanda crescente para a carga containerizada, representa 55% para os próximos anos e traz um novo perfil para o porto. O PDZ inicialmente contemplou estes dados, porém, por questões inerentes a situação econômica do Brasil e do mundo, estes dados não estão se confirmando.

Assim, o Porto de Imbituba continua sendo um porto prioritariamente graneleiro (granéis sólidos), e as movimentações de contêineres, que foram significativas em proporção a um passado recente, não conseguem cumprir o que foi projetado ao longo dos anos, por diversos motivos, dentre os quais o Entrevistado 3 destaca:

[...] mercado, opções dos produtores e consultores regionais, hinterlândia, força dos modais, relações comerciais dos armadores, falta de linhas e armadores para mercados importantes para a região Sul e também a falta de cargas provenientes das empresas produtoras e exportadoras, perfazendo um ciclo (porto: não existe opção de linhas, pois não temos carga; empresas: não enviamos cargas, pois não temos opções de linhas; armadores: não fechamos novas

linhas, pois não temos volume de cargas suficiente no porto; etc...) (E3).

Neste contexto, corroborando com os Entrevistados 1 e 2, o entrevistado 3 relata que os grandes armadores, estão operando de forma concentrada (*Hub Ports*), nos portos do Norte do Estado. Por exemplo: “[...] a MSC no Porto de Navegantes, a Hamburg Sud em Itapoá, a CSAV e MAERSK em Itajaí e a MOL em São Francisco do Sul” (E3).

Com esta situação, questionou-se a situação do TECON Santos Brasil, com o qual possui a concessão para a operação das cargas containerizadas no Porto de Imbituba, desde 2008.

Infelizmente, apesar da representatividade da empresa no cenário logístico nacional e internacional, a mesma não conseguiu alavancar a movimentação de contêineres aos níveis com o qual estava projetado. Havia uma grande expectativa no TECON Santos Brasil aumentar a movimentação de contêineres, seguindo as projeções do Plano Mestre e do próprio Plano de Negócios da empresa. A Santos Brasil não conseguiu até o momento ser indutora para atrair novos clientes (E3).

Assim, o PDZ deve observar a movimentação de cargas, pois este movimento reflete diretamente no zoneamento (uso do solo). Com a movimentação maior de contêineres ou graneis, deve-se definir, por exemplo, a demanda de ocupação de cais e berço. A movimentação interfere diretamente no Plano Diretor do Porto de Imbituba, por uma questão de retro área, como locação de área, distância, tempo das operações, custos, dentre outras.

Portanto, um projeto de PDZ deve ser elaborado visualizando uma situação para 20 anos. Atualmente, 85% das questões relacionadas com o PDZ do Porto de Imbituba já estão prontas. Entretanto, para que se possa efetuar um estudo definitivo, é necessário um georeferenciamento completo (definição de todos os pontos, limites e vértices da área do porto organizado).

Não foi utilizado o georeferenciamento disponível no porto, pois o estudo não contemplava uma metodologia aceita pela engenharia e continha problemas de confiança técnica dos dados. Com a falta do georeferenciamento, não foi possível aplicar o produto final, ou seja, elaborar um mapa, com uma nova proposta de zoneamento, contendo

todas as coordenadas. Porém, foram descritas três possibilidades de desenho do zoneamento, que não foram divulgadas durante a entrevista pois o mesmo ainda não foi concluído.

Não há a possibilidade de planejar os terrenos e as áreas do porto, sem observar o mercado e verificar quais são as possibilidades, atendendo para um princípio básico do planejamento, ou seja, estar atento à vocação.

E a vocação do porto é a vocação da sua área de influência. E esta área de influência está condicionada ao nosso mercado produtor, que reflete contêiner, também! Sobre esta ótica da técnica, você consegue identificar que existe a demanda para contêiner, entretanto, por uma série de variáveis, você não consegue definir exatamente o que vai acontecer a curto e a médio prazo (E3).

Porém, como o PDZ deve ser planejando para 20 anos, o porto deve se preparar para o mesmo período. Automaticamente, deve ser respeitado o potencial da área de influência, vocação e o que acontece no mercado.

Isso vai lhe induzir para duas possibilidades reais: cargas containerizadas e granéis. A vocação do Porto de Imbituba é o contêiner e o granel (pela área de influência do porto). Atualmente a área de influência do porto é de aproximadamente 500 quilômetros (Paraná, Rio Grande do Sul, Sudeste do Mato Gross e Sudoeste de São Paulo) (E3).

De acordo com dados do *Aliceweb* – Brasil (2015h), 69,88% do volume das cargas de importação nacionalizadas no Porto de Imbituba são oriundas do Estado Santa Catarina. O entrevistado 3 acrescenta que é reflexo de uma economia diversificada, que utiliza matéria prima importada para a sua matriz produtiva. Entretanto, na exportação, envolvendo os Estados de Mato Grosso (36%) e São Paulo (35%) com maior abrangência, refere-se a uma possibilidade de logística diferenciada e com menor custo, caso os portos de Paranaguá e Santos possuam restrição para o escoamento das mercadorias. No caso de Imbituba, um porto com baixa taxa de atracação ou de operação, favorece o exportador e/ou armador, diminuindo o tempo espera e

atracação dos navios e, conseqüentemente, menor custo de operação para ambos.

Portanto, os principais pontos que um PDZ deve cumprir, respeitando a relação Porto – Cidade, são: *i*) Descrição das áreas atuais; *ii*) Estrutura (canais externos e internos, berços, plataforma, cais); *iii*) Infraestrutura (equipamentos); *iv*) Tecnologia; *v*) Recursos humanos; *vi*) Conexão (acessos internos e externos); *vii*) Retro área (capacidade do porto ou retroárea para dar sustentação as projeções do porto, terreno, área industrial); *viii*) Áreas disponíveis para crescimento; *ix*) Hinterlândia; e *x*) Planta. O entrevistado 3 afirma que a retroaria corresponde a 22 vezes a área do porto organizado.

Entre o PNLT, PNLP, Plano Mestre, PDZ, PGO, Leis e Decretos (federais, estaduais, municipais), programas, incentivos fiscais e parcerias nacionais e internacionais, o que gera mais impacto em um PDZ é de certa forma o Plano Diretor Municipal. No caso de Imbituba, o PDZ e o PDDSI, devem ser um espelho, pois ambos interferem entre si, respeitando também o Plano de Zoneamento Costeiro, Projeto Orla (Ministério das Cidades) e APA da Baleia Franca.

Em um âmbito regional e local, o Entrevistado 3 destaca que:

O PDZ do Porto de Imbituba ainda não é visto como um documento de grande importância seja pela comunidade, gestores públicos e também pelo curto período de tempo entre a transição para a nova gestão. Os terminais de carga conseguem compreender de forma mais clara, principalmente pelo seu envolvimento com o porto (E3).

Dentre os investimentos em zona primária, destacam-se: obras de engenharia, melhora na estrutura de cais e berço, sistema viário interno, conexão com o sistema viário externo, segurança, controle e conexão com a Ferrovia Litorânea. Para a zona secundária, sobressaem-se investimentos para as áreas de apoio logístico.

4.7 PROJETOS, PARCERIAS E POLÍTICAS

Todos os arrendamentos realizados no Porto de Imbituba, na antiga concessão, tiveram a cautela de ter a ANTAQ, representando a União, como garantidora do prazo inicial de 25 anos de cada contrato. Com isso, todos os contratos permanecem válidos, e com o apoio da administração do porto, se adequam aos novos cenários de mercado.

Além dos cinco arrendamentos concretizados, dois grandes projetos estruturadores estavam sendo encaminhados e foram herdados pela nova gestão: *i*) a dragagem para 15 metros de profundidade, a cargo da União e já concluída; e *ii*) a duplicação do acesso rodoviário, que continua aguardando definições por parte do Governo do Estado de Santa Catarina, a quem pertence a empresa que administra o porto.

Atualmente a nova gestão está desenvolvendo projetos que contemplam o treinamento de sua equipe de colaboradores, bem como projetos para certificação ambiental, necessários para o seu desenvolvimento e o aumento de sua capacidade de carga junto ao hinterlândia.

Com relação ao PDZ do porto, foram planejadas 170 ações e projetos (planos de gestão, acessos, vias, ampliação do cais 3, prolongamento do cais 2; novos *gates* e dutovias) com estimativa superando R\$ 1 bilhão, dos quais aproximadamente R\$ 400 milhões do governo do Estado de Santa Catarina e o restante via relação pública x privada.

Correlacionando os resultados da pesquisa ao referencial para discussão, retoma-se Schmidt (2008). O autor argumenta que a fase da implantação de uma política pública perpassa pela percepção, definição do problema, inserção na agenda política, formulação, implantação e constante avaliação, seja em âmbito local, regional ou nacional. A partir deste argumento, foi questionado aos entrevistados, de que forma as políticas apresentadas neste estudo contribuem no desenvolvimento do Porto de Imbituba.

De acordo com informações do Entrevistado 1 o Porto de Imbituba, como único porto público sob administração privada (até 2012), não foi privilegiado por políticas específicas de desenvolvimento regional. Entretanto, cabe mencionar aqui que houve projetos de envergadura nacional que acabaram por beneficiar o porto, como os investimentos quando da crise energética e benefícios ao consumo do carvão nacional, ou na política de substituição de importações que gerou a implantação da ICC.

Com poucos investimentos da União voltados para o desenvolvimento da capacidade portuária, o Porto de Imbituba concorre com portos públicos sob gestão pública (e política) como Paranaguá, Itajaí, São Francisco e Rio Grande, e fica restrito à capacidade empreendedora dos antigos concessionários, que se mostram insuficiente no atendimento às demandas do desenvolvimento do Sul catarinense.

Como a gestão atual é realizada por delegação da União ao Estado de Santa Catarina, se espera que o porto finalmente dispute as atenções do poder público com a mesma prioridade dos demais. Sob a percepção do Entrevistado 2, as políticas públicas em âmbito federal, estadual e municipal contribuem de forma significativa para o desenvolvimento do Porto de Imbituba. Cita por exemplo, o caso dos arrendamentos dos terminais, especialmente a Santos Brasil e seus benefícios para o porto, bem como para a cidade de Imbituba, com relação à arrecadação de impostos.

Entretanto, acrescenta que as regulamentações devem respeitar as especificidades regionais onde os portos estão inseridos, uma vez que o Brasil possui regiões com enfoques econômicos diferenciados e que acabam impactando na capacidade de desenvolvimento de suas estruturas portuárias.

O Entrevistado 3, reconhece a importância de políticas para o desenvolvimento portuário no Brasil e que envolvem regulamentações (leis, decretos, dentre outros) a nível federal, estadual e municipal, bem como a existência de planos, programas, incentivos e parcerias. A união faz o planejamento orçamentário, a partir destas políticas, porém, a grande problemática é a não execução orçamentária destas e a falta de detalhamento preciso das ações.

Outro fator que merece destaque é a complexidade que envolve o setor portuário, uma vez que é impactado por diversas variáveis internas e externas, fazendo com que muitas vezes o que foi planejado não consiga ser executado. Neste sentido, surge uma oportunidade de melhoria na gestão das políticas e sua adaptação perante as forças internas e externas. “Não basta termos dados e informações, o gerenciamento e a capacidade de adaptação e superação são essenciais” (E3).

Em conclusão a este capítulo, no que tange à discussão das políticas, recorre-se a um dos referenciais iniciais deste estudo (TEXEIRA, 2002) para sugerir que muitas destas ações não sejam apenas políticas “governamentais”, mas verdadeiramente políticas “públicas”. Para tal é preciso avaliar em que casos (conforme os temas/impactos de interesse) e como elas devem ser debatidas em ambientes coletivos, com participação de organizações, sindicatos e demais entidades da sociedade civil.

Isto porque, acredita-se que o setor portuário possui tanta relevância para a geração de emprego e renda e desenvolvimento (em uma visão estratégica), quanto outros setores de infraestrutura,

econômicos ou sociais, que igualmente podem contribuir para o desenvolvimento socioeconômico do Brasil.

O próximo capítulo apresenta as considerações finais, com constatações e conclusões do estudo, bem como as contribuições, limitações da pesquisa, oportunidades e sugestões com possibilidades para futuros estudos acerca da temática.

5 CONCLUSÃO

O contexto prévio ao estudo demonstrava que o sistema portuário brasileiro se caracteriza como um dos principais alicerces da cadeia logística nacional, configurando-se como um elo fundamental nas trocas comerciais, seja no mercado interno ou externo, responsável por mais de 90% das exportações do país. Em contrapartida, mesmo sendo um agente econômico, encontra-se nesse sistema um dos principais gargalos logísticos, em virtude da sua baixa eficiência histórica e estrutura física, que em muitos casos pode ser considerada aquém das demandas, comprometendo a competitividade da economia brasileira.

Mesmo que pareça redundante, cabe reiterar que o complexo portuário brasileiro é formado por 37 portos públicos marítimos sob gestão da SEP/PR, dos quais, 18 são administrados por governos estaduais e municipais, e outros 19, são administrados pelas Companhias Docas. Ainda estão presentes nesta estrutura logística, 149 Terminais de Uso Privado (TUP), administrados pela iniciativa privada.

Com dimensões continentais, possuindo 8,5 mil quilômetros de vias navegáveis, observou-se que o Brasil conta com um marco legal e institucional que direciona o modelo de exploração e gestão portuária, a partir da nova Lei dos Portos nº 12.815/2013, bem como regulamentações para as concessões, delegações, arrendamentos e agências reguladoras. E inserindo-se nesse contexto, o Estado de Santa Catarina conta com 13 instalações portuárias, dentre as quais, quatro são caracterizadas como portos públicos, destacando-se no Sul catarinense, o Porto de Imbituba, com participação histórica no desenvolvimento da região.

A partir deste universo, o estudo objetivou analisar as contribuições e implicações das diversas políticas para o desenvolvimento do Porto de Imbituba.

Compondo o primeiro objetivo específico, ou seja, promover uma compilação discursiva das políticas governamentais brasileiras para o desenvolvimento portuário de 1993 a 2015, verificou-se que com a implantação da Lei nº 8.630 em 1993, quebrou-se o monopólio estatal na administração portuária. Assim, a década de 1990 foi marcada pelo desmonte da PORTOBRÁS, descentralização administrativa (por meio da Autoridade Portuária, Conselho da Autoridade Portuária – CAP e Órgão Gestão de Mão de Obra - OGMO), inserção do Operador Portuário (OP) no comando das operações, autorização para a operação dos Terminais de Uso Privativo (TUP) e incorporação da iniciativa privada na administração, operação e investimentos.

Naquele momento, o plano governamental centralizava institucionalmente a administração, planejamento, poder concedente e a regulação e fiscalização do ambiente portuário brasileiro sob competência da, nem sempre preparada, Autoridade Portuária. O Estado descentraliza as funções de administração (por meio da concessão, delegação e arrendamentos), operação, investimentos em equipamentos, instalações e trabalho portuário, ficando essencialmente com a exploração da infraestrutura e a segurança, além do controle e fiscalização das atividades privadas nas instalações de uso comum, adotando o modelo *Landlord Port* nos portos públicos e *Fully Privatized* nos TUP's.

Com a abertura da economia perante o mercado internacional, as relações comerciais do Brasil cresceram de forma significativa, demonstrando que as estruturas logísticas, responsáveis pelo escoamento da produção, seja no mercado interno ou externo, estavam despreparadas para tal demanda. Constatou-se um atraso na modernização tecnológica das rotinas administrativas de desembarço aduaneiro, custos logísticos desconformes com o mercado concorrencial, falta de mão de obra qualificada e, sobretudo, uma desconexão entre os modais de transporte, principalmente marítimo, terrestre e aéreo.

Com o processo de privatização, acreditando somente na iniciativa privada para compor principalmente investimentos na operação, equipamentos e instalações, bem como em superestrutura portuária, esperou-se da iniciativa privada a solução para as fragilidades e desafios do setor.

De certa forma, a regulação implementada na década de 1990 cumpriu o seu papel naquele momento histórico, porém não conseguiu dar conta da magnitude do setor portuário e de todas as questões complexas que se apresentam na integração logística entre os modais de transporte. Não bastou somente direcionar as ações para a iniciativa privada, sem ao menos desenvolver um planejamento logístico integrado e, principalmente, respeitar as questões regionais, em virtude da expansão territorial do Brasil.

Visando o desenvolvimento de um novo marco regulatório, entra em vigor em 05 de junho de 2013, a nova Lei dos Portos nº 12.815, apresentando a Secretaria Especial dos Portos da Presidência da República (SEP/PR) como a cabeça pensante do setor, responsável pelo planejamento e poder concedente, cabendo a Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAQ) as funções de regulação e

fiscalização, e para a Autoridade Portuária, coube a administração local da instalação portuária.

O papel da iniciativa privada ainda está presente na administração, operação, equipamentos e instalações, trabalho portuário e superestrutura, porém, com a transferência da responsabilidade pela realização dos processos de licitação e fiscalização de contratos de arrendamentos, das administradoras dos portos (concessionárias ou delegatárias) para a ANTAQ, delimitou-se às autoridades portuárias somente a gestão da infraestrutura e das operações nas instalações de uso comum.

A partir dessa nova regulamentação, surge o Plano Nacional de Logística de Transporte (PNLT), Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), Plano Mestre (MP), Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e o Plano Geral de Outorgas (PGO), institucionalizados em 2014, com o compromisso de desenvolver no país uma integração logística, que se apresenta deficitária, desde os anos de 1990.

Nessa mesma linha, surgem em nível federal, onze programas abarcando investimentos, arrendamentos, dragagem, tecnologia, inteligência portuária e controles ambientais; sete incentivos fiscais (modernização em infraestrutura e redução de impostos); e nove parcerias nacionais e internacionais, objetivando desenvolver novas práticas de gestão, qualificação profissional, armazenagem para exportação e importação, dentre outras rotinas.

No âmbito do Estado de Santa Catarina, o destaque ficou para o Plano Estadual de Logística e Transporte (PELT) implementado em 2013 e em nível municipal, o Plano Diretor de Desenvolvimento e Sustentabilidade de Imbituba (PDDSI), institucionalizado em 2005.

Infere-se que todas estas ações foram e ainda são importantes para o desenvolvimento do setor no Brasil, porém, pontua-se que são iniciativas relativamente novas. Há necessidade de consolidação de políticas coesas que possam ser aprimoradas ao longo do tempo perfazendo no país um planejamento de gestão a partir das necessidades, e sobretudo, acompanhando as mudanças globais que interferem diretamente o ambiente portuário.

Com destaque para o segundo objetivo específico, correlacionando as mudanças de perfil (tecnológicas e de gestão) promovidas no Porto de Imbituba com as demandas produtivas da região Sul catarinense, verificou-se que o porto, planejado exclusivamente para o escoamento da produção carbonífera, alcançou seu ápice durante a década de 1980, tornando-se o grande porto carvoeiro do Brasil. Com administração privada via Companhia Docas

de Imbituba (CDI), mesmo sendo um porto público, foi construído e estruturado (1941), direcionando seu perfil e infraestrutura tecnológica para o minério do carvão, com suporte do Plano Nacional do Carvão (1953).

Com a política neoliberal dos anos de 1990, o Porto de Imbituba vê-se com alta capacidade ociosa, experimentando uma crise, principalmente em virtude do declínio das exportações de carvão, retirada do subsídio do carvão pela União, diminuição das alíquotas de importação, fechamento do complexo da Indústria Carboquímica Catarinense (ICC) e Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), privatização da termoeletrica e da ferrovia Tereza Cristina.

O complexo formado pelas minas, ferrovia, lavador de Capivari, termoeletrica, carboquímica e porto estava parcialmente desmontado, pois as minas ainda continuavam em operação e fornecendo carvão para a termoeletrica, transportado pela ferrovia.

Ajustando-se a então Lei de Modernização dos Portos nº 8.630/93, o Porto de Imbituba inicia tardiamente, principalmente a partir dos anos 2000, os processos de arrendamentos de suas instalações portuárias, procurando novas formas de diversificação para granéis sólidos e líquidos. Em 2008, entra em cena a Santos Brasil, com a promessa de incrementar a movimentação de carga containerizada, algo que não conseguiu se concretizar efetivamente, principalmente em virtude da falta de oferta de linhas marítimas internacionais em consonância com as demandas das empresas exportadoras da região Sul.

Com o fim da concessão da CDI no final de 2012, o Estado de Santa Catarina assume o porto, por meio da SCPAr Porto de Imbituba S.A., iniciando um novo ciclo de gestão.

Nos últimos anos, a importação é marcante em seu perfil, relacionando-se principalmente aos cereais, sal, combustíveis, produtos químicos e adubos, representando 91,88% da movimentação na importação. Na exportação têm-se as carnes e miudezas comestíveis, grãos agrícolas, açúcares, combustíveis minerais, produtos químicos e produtos cerâmicos, representando 71,94 da movimentação.

Com relação à balança comercial, quando analisado o período total de dez anos (2004 a 2014), verificou-se que o total das importações é impactante, representando 75,12% do total comercializado e que o saldo comercial também apresenta um *déficit* bastante significativo, seguindo o perfil da balança comercial do Estado de Santa Catarina.

Com o propósito de coletar informações e opiniões junto aos agentes gestores no que tange às políticas voltadas ao desenvolvimento do Porto de Imbituba, compondo o terceiro objetivo específico,

constatou-se que com a Lei nº 8.630/93 foi possível a capitalização do Porto de Imbituba, modernização portuária, arrendamentos para a iniciativa privada e disponibilidade de incentivos fiscais para incrementar a competitividade. Em contrapartida, a regulamentação dos anos de 1990 falhou em delegar responsabilidades e em profissionalizar a Autoridade Portuária, sem ao menos prepará-la para tais ações e não compreendeu as características regionais em que os portos se encontravam inseridos naquele momento histórico.

A partir da nova Lei dos Portos nº 12.815/2013, que ainda não foi totalmente implementada por meio de ações concretas no setor portuário e também no Porto de Imbituba, surgem como aspectos positivos a tentativa de desenvolver no Brasil um plano nacional de desenvolvimento logístico, integrando os modais de transporte, focalizando em planos e instrumentos estratégicos, ampliação das possibilidades de aporte de capital, participação do setor privado, ações de gestão para a Companhias Docas e o desenvolvimento do Plano Mestre para os portos.

Compondo um dos principais instrumentos da nova administração do Porto de Imbituba, o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), está sendo planejando a partir do Plano Mestre da SEP/PR, respeitando os indicadores e aspectos regionais, bem como analisando as demandas produtivas de sua hinterlândia e a relação Porto - Cidade. Dentre as implicações da nova norma, ainda falta compreender a modelagem e os novos conceitos trazidos pela norma, centralização do planejamento na SEP/PR, especificidades regionais e problemas históricos de capacitação e profissionalização.

De forma conclusiva, reitera-se aqui a ideia que as políticas para desenvolvimento portuário não devem sobrepor o atendimento ao desenvolvimento socioeconômico do Brasil. Assim, conforme os temas ou impactos de interesse, tais políticas podem ser apenas estatais/governamentais ou então “públicas” de fato, oriundas da discussão da sociedade e dos atores intervenientes a curto e longo prazo, tal como se apresenta em um processo coletivo democrático e, sobretudo, indutoras do desenvolvimento portuário e de toda a cadeia logística, adequando-se as questões regionais, bem como à dinâmica da economia nacional e internacional.

Esta dinâmica sinaliza que a gestão e o gerenciamento das informações, para concretização das políticas públicas, devem estar atrelados a uma gestão eficaz e por competência, afim de que a complexidade do setor portuário, funcionando como um agente econômico possa ser compreendida, analisada e por fim, com ações

concretas, permitindo a adaptação e superação em momentos econômicos diversos.

Por conseguinte, acredita-se que a contribuição deste estudo está no fato de apresentar abordagem interdisciplinar e discussão acerca das políticas para um setor de grande magnitude e vital para o desenvolvimento do Brasil, como o universo portuário. Ressalta-se também, como contribuição, a compilação do estudo documental, abarcando as regulamentações para o período de 1990 a 2015, possibilitando novas discussões e análises.

E finalmente, em âmbito regional, o trabalho pode contribuir para uma compreensão acerca do papel e da participação do Porto de Imbituba no desenvolvimento da região Sul catarinense, apresentando novas possibilidades para a sua “recolocação” como agente econômico e indutor do desenvolvimento regional.

Caracterizando-se como um estudo de caso, entende-se que a pesquisa apresentou como fator limitante, a abordagem efetuada em uma única unidade portuária, não possibilitando um comparativo entre outros portos catarinenses, com modelos de gestão municipalizada (Porto de Itajaí), autarquia do governo do Estado de Santa Catarina, (São Francisco do Sul), privado (Porto de Navegantes e Itapoá) e o Porto de Laguna, administrado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP).

Assim, tendo em vista as contribuições e limitação supracitadas, sugere-se a realização de novos estudos, com o intuito de compreender, por exemplo, o impacto das políticas para os demais portos de Santa Catarina, perfazendo um estudo multicaso, ou talvez um estudo comparativo entre uma unidade pública e privada, com modelos de gestão distintos.

Há também possibilidade de se promover um estudo abrangendo o empresariado Sul catarinense, composto pelas empresas exportadoras e importadoras, objetivando compreender de que forma o Porto de Imbituba pode ser um catalizador para o desenvolvimento empresarial, a partir de seu complexo logístico. Ou ainda um estudo englobando a Zona de Processamento de Exportação (ZPE) de Imbituba e o seu potencial para redução dos desequilíbrios regionais.

REFERÊNCIAS

- ALFREDINI, P.; ARASAKI, E. **Obras e gestão de portos e costas: a técnica ligada ao enfoque logístico e ambiental.** Instituto Mauá de Tecnologia. 2009.
- AMESC. Associação dos Municípios do Extremo Sul Catarinense. **A história da AMESC.** 2015. Disponível em: <http://www.amesc.com.br/conteudo/?item=1426&fa=284&PHPSESSID=39csc06ndv8i5obp2ljk78mv3> Acesso em: 09 jun. 2015.
- AMREC. Associação dos Municípios da Região Carbonífera. **Histórico.** 2015. Disponível em: http://www.amrec.com.br/conteudo/?item=789&fa=788&PHPSESSID=cbm9c1q7lfaa2_v4pca47atjj90 Acesso em: 10 jan. 2015.
- AMUREL. Associação dos Municípios da Região de Laguna. **Institucional.** 2015. Disponível em: <http://www.amurel.org.br/conteudo/?item=1720&fa=431&PHPSESSID=8a7v1pr1vpin1ae00cfj82q3u0> Acesso em: 10 jan. 2015.
- ARAÚJO, A.; DUARTE, R. G. **CESPORTOS/SC:** referência em segurança portuária. ed. 1. Florianópolis: Gráfica Coan, 2013.
- ARAÚJO, F.H.C.B. **Sistema portuário brasileiro:** evoluções e desafios. 2013. 67 p. Monografia (Especialização em Engenharia e Gestão Portuária). Departamento de Engenharia Civil. Universidade Federal de Santa Catarina – Florianópolis.
- BARDIN, L **Análise de conteúdo.** São Paulo: Edições 70, 2011.
- BARROS, A. J. P.; LEHFELD, N. A. S. **Projeto de pesquisa:** propostas metodológicas. 2. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 1991.
- BNDES. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social. **BNDES Setorial.** Rio de Janeiro, nº 22, p. 297-315. 2005.
- BORGES, C. **IX Seminário internacional de logística.** Secretaria de Portos da Presidência da República. SEP/PR. Brasília. 2014. Disponível em: <http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/apresentacoes>. Acesso em: 15 jan. 2015.

BOSCO, M. G. D. **Discrecionariedade em políticas públicas: um olhar garantista da aplicação da Lei de improbidade administrativa**. Curitiba: Juruá, 2007.

BRASIL. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. ANTAQ. **Anuário Estatístico 2001**. Brasília. 2001a. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Portuario2001/Portos/Pdf/Imbituba.pdf>>. Acesso em: 13 fev. 2015.

_____. _____. Resolução nº 55, de 16 de dezembro de 2002. **Aprova a norma sobre arrendamento de áreas e instalações portuárias destinadas à movimentação e armazenagem de cargas e ao embarque e desembarque de passageiros**. Brasília. 2002a. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdfSistema/publicacao/0000000603.pdf>>. Acesso: 18 nov. 2015.

_____. _____. **Anuário Estatístico 2002**. Brasília. 2002b. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Portuario2002/Index.htm>>. Acesso em: 13 fev. 2015.

_____. _____. **Anuário Estatístico 2003**. Brasília. 2003. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Portuario2003/Index.htm>>. Acesso em: 13 fev. 2015.

_____. _____. **Anuário Estatístico 2004**. Brasília. 2004a. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Portuario2004/Index.htm>>. Acesso em: 13 fev. 2015.

_____. _____. **Anuário Estatístico 2005**. Brasília. 2005a. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Portuario2005/TabelaPortos/Tabela3108.pdf>>. Acesso em: 13 fev. 2015.

_____. _____. Resolução nº 517 de 18 de outubro de 2005. Dispõe sobre a norma para outorga de autorização para a construção, a exploração e a ampliação de terminal portuário de uso privativo. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 18 out. 2005b. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/pdfSistema/publicacao/PublicacoesAntigas/%7B31BCA731-4698-43F2-94EC-F6C51A11B82A%7D_Resolucao517.htm>. Acesso em: 04 mar. 2015.

_____. _____. **Anuário Estatístico 2006**. Brasília. 2006. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Portuario2006/TabelaPortos/Tabela3109.pdf>>. Acesso em: 13 fev. 2015.

_____. _____. **Anuário Estatístico 2007**. Brasília. 2007a. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Portuario2007/Pdf/ImbitubaPrincipaisMercadorias.pdf>>. Acesso em: 13 fev. 2015.

_____. _____. **Anuário Estatístico 2008**. Brasília. 2008a. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/Anuarios/Portuario2008/Pdf/Mercadorias/ImbitubaMercadoria.pdf>>. Acesso em: 13 fev. 2015.

_____. _____. **Anuário Estatístico 2009**. Brasília. 2009. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/anuarios/portuario2009/pdf/mercadoria/imbitubamercadorias.pdf>>. Acesso em: 13 fev. 2015.

_____. _____. **Anuário Estatístico 2010**. Brasília. 2010. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/AnuarioEstatisticoAquaviario/InformacaoResultado/Master.asp?ddlTabela=24&ddlAno=2010&ddlCapitulo=2&ddlSubCapitulo=177>>. Acesso em: 13 fev. 2015.

_____. _____. **Anuário Estatístico 2011**. Brasília. 2011a. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Anuario2011/body/21.htm>>. Acesso em: 13 fev. 2015.

_____. _____. **Anuário Estatístico 2012**. Brasília. 2012a. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Anuario2012/21.htm>>. Acesso em: 13 fev. 2015.

_____. _____. **Anuário Estatístico 2013**. Brasília. 2013a. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Anuarios/Anuario2013/21.htm>>. Acesso em: 13 fev. 2015.

_____. _____. **Anuário Estatístico 2014**. Brasília. 2014a. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/anuario/>>. Acesso em: 13 fev. 2015.

_____. _____. **Arrendamentos portuários**. Brasília. 2015a.

Disponível em:

<http://www.antaq.gov.br/Portal/PIL1_2015/index.html>. Acesso em: 16 fev. 2015.

_____. _____. **Conheça a ANTAQ**. Brasília. 2015b. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/Institucional.asp>>. Acesso em: 12 fev. 2015.

_____. _____. **Gestão portuária**. Brasília. 2015c. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/GestaoPortuaria/Index.asp>>. Acesso em: 07 mar. 2015.

_____. _____. **Classificação dos portos públicos, TUP e ETC**. Brasília. 2015d. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/pdf/Classificacao_PortosPublicos_TUPs_EstacoesTransbordoCargas.pdf>. Acesso em: 10 fev. 2015.

_____. _____. **Organograma**. Brasília. 2015e. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/PDF/Institucional/Organogramas/Organograma.pdf>>. Acesso em: 12 fev. 2015.

_____. _____. **Porto de Imbituba**. Brasília. 2015f. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/Portal/Portos_TUP.asp>. Acesso em: 16 fev. 2015.

_____. Decreto nº 1.746, de 13 de outubro de 1869. Autoriza o governo a contratar a construção, nos diferentes portos do Império, de docas e armazéns para carga, descarga, guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 13 out. 1869. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1851-1899/D1746.htm>. Acesso: 18 nov. 2015.

_____. Decreto nº 4.859, de 8 de junho de 1903. Estabelece regime especial para execução de obras de melhoramento de portos. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 8 jun. 1903. Disponível em: <<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-4859-8-junho-1903-527453-republicacao-107169-pe.html>>. Acesso: 18 nov. 2015.

_____. Decreto nº 7.842, de 13 de setembro de 1941. Concede à Companhia Docas de Imbituba autorização para realizar as obras e o aparelhamento do porto de Imbituba, bem como a exploração do tráfego desse porto. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**,

Brasília, 13 set. 1941. Disponível em:<
<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1940-1949/decreto-7842-13-setembro-1941-344247-norma-pe.html>>. Acesso: 18 nov. 2015.

_____. Decreto-Lei nº 2.404, de 23 de dezembro de 1987. Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) e o Fundo da Marinha Mercante, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 23 dez. 1987. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/Del2404.htm>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. Decreto nº 4.391, de 26 de setembro de 2002. Dispõe sobre arrendamento de áreas e instalações portuárias de que trata a Lei 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, cria o Programa Nacional de Arrendamento de Áreas e Instalações Portuárias, estabelece a competência para a realização dos certames licitatórios e a celebração dos contratos de arrendamento respectivos no âmbito do porto organizado, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 26 set.2002c. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/2002/d4391.htm>. Acesso: 18 nov. 2015.

_____. Decreto de 17 de janeiro de 2007. Dispõe sobre a definição da área do Porto Organizado de Imbituba, no Estado de Santa Catarina. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 17 jan.2007b. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2007/Dnn/Dnn11180.htm>. Acesso: 18 nov. 2015.

_____. Decreto nº 6.620, de 29 de outubro de 2008. Dispõe sobre políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários de competência da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, disciplina a concessão de portos, o arrendamento e a autorização de instalações marítimas, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 29 out. 2008b. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2007-2010/2008/Decreto/D6620.htm>. Acesso: 18 nov. 2015.

_____. Decreto nº 7.861, de 6 de dezembro de 2012. Institui a Comissão Nacional das Autoridades nos Portos - CONAPORTOS,

dispõe sobre a atuação integrada dos órgãos e entidades públicos nos portos organizados e instalações portuárias, e dá outras providências.

Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil, Brasília, 6 dez. 2012b. Disponível

em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Decreto/D7861.htm>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013. Regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 5 jun. 2013b. Disponível

em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2013/Decreto/D8033.htm>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. Decreto nº 8.088, de 2 de setembro de 2013. Aprova a Estrutura Regimental e o Quadro Demonstrativo dos Cargos em Comissão da Secretaria de Portos da Presidência da República e remaneja cargos em comissão. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 2 set. 2013c. Disponível

em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2013/Decreto/D8088.htm>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. Lei nº 3.314, de 16 de outubro de 1886. Fixa a Despesa Geral do Império para o exercício de 1886-1887 e 2º semestre do ano de 1887, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 16 out. 1886. Disponível

em:<<http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1824-1899/lei-3314-16-outubro-1886-543171-publicacaooriginal-53205-pl.html>>. Acesso: 18 nov. 2015.

_____. Lei nº 7.661, de 16 de maio de 1988. Institui o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 16 maio. 1988.

Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L7661.htm>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. (LEI DOS PORTOS). **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 25 fev. 1993a.

Disponível

em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8630.htm>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993. Regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 21 jun. 1993b. Disponível

em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8666cons.htm>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. Lei nº 8.883, de 8 de junho de 1994. Altera dispositivos da Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993, que regulamenta o art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 8 jun. 1994. Disponível

em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L8666cons.htm>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 13 fev. 1995a. Disponível

em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8987cons.htm>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. Lei nº 9.074, de 7 de julho de 1995. Estabelece normas para outorga e prorrogações das concessões e permissões de serviços públicos e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 7 jul. 1995b. Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L9074cons.htm>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996. Autoriza a União a delegar aos municípios, estados da Federação e ao Distrito Federal a administração e exploração de rodovias e portos federais. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 10 maio 1996.

Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9277.htm>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997. Altera procedimentos relativos ao Programa Nacional de Desestatização, revoga a Lei nº 8.031, de 12 de abril de 1990, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 9 set. 1997. Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9491.htm>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. Lei nº 9.636, de 15 de maio de 1998. Dispõe sobre a regularização, administração, aforamento e alienação de bens imóveis de domínio da União, altera dispositivos dos Decretos-Leis nºs 9.760, de 5 de setembro de 1946, e 2.398, de 21 de dezembro de 1987, regulamenta o § 2º do art. 49 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 15 maio 1998. Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9636.htm>. Acesso: 18 nov. 2015.

_____. Lei nº 9.985, de 18 de julho de 2000. Regulamenta o art. 225, § 1º, incisos I, II, III e VII da Constituição Federal, institui o Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 18 jul. 2000. Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L9985.htm>. Acesso: 18 nov. 2015.

_____. Lei nº 10.233, de 05 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. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 5 jun. 2001b. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10233.htm>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. Lei nº 10.893, de 13 de julho de 2004. Dispõe sobre o Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante - AFRMM e o Fundo da Marinha Mercante - FMM, e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 13 jul. 2004b.

Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2004-2006/2004/lei/110.893.htm>. Acesso em: 12 jul. 2015.

_____. Lei nº 11.033, de 21 de dezembro de 2004. Altera a tributação do mercado financeiro e de capitais; institui o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária – REPORTO; altera as Leis nºs 10.865, de 30 de abril de 2004, 8.850, de 28 de janeiro de 1994, 8.383, de 30 de dezembro de 1991, 10.522, de 19 de julho de 2002, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, e 10.925, de 23 de julho de 2004; e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 21 dez. 2004c. Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2004-2006/2004/lei/111033.htm>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. Lei nº 11.488, de 15 de junho de 2007. Cria o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infra-Estrutura - REIDI; reduz para 24 (vinte e quatro) meses o prazo mínimo para utilização dos créditos da Contribuição para o PIS/Pasep e da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social - COFINS decorrentes da aquisição de edificações; amplia o prazo para pagamento de impostos e contribuições; altera a Medida Provisória nº 2.158-35, de 24 de agosto de 2001, e as Leis nºs 9.779, de 19 de janeiro de 1999, 8.212, de 24 de julho de 1991, 10.666, de 8 de maio de 2003, 10.637, de 30 de dezembro de 2002, 4.502, de 30 de novembro de 1964, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, 10.426, de 24 de abril de 2002, 10.833, de 29 de dezembro de 2003, 10.892, de 13 de julho de 2004, 9.074, de 7 de julho de 1995, 9.427, de 26 de dezembro de 1996, 10.438, de 26 de abril de 2002, 10.848, de 15 de março de 2004, 10.865, de 30 de abril de 2004, 10.925, de 23 de julho de 2004, 11.196, de 21 de novembro de 2005; revoga dispositivos das Leis nºs 4.502, de 30 de novembro de 1964, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, e do Decreto-Lei nº 1.593, de 21 de dezembro de 1977; e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 15 jun. 2007c. Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2007/lei/111488.htm>. Acesso em: 12 jul. 2015.

_____. Lei nº 11.518, de 05 de setembro de 2007. Acresce e altera dispositivos das Leis nºs 10.683, de 28 de maio de 2003, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.893, de 13 de julho de 2004, 5.917, de 10 de setembro de 1973, 11.457, de 16 de março de 2007, e 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, para criar a Secretaria Especial de Portos, e dá outras

providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 5 set. 2007d. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/lei/l11518.htm>. Acesso: 18 nov. 2015.

_____. Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007. Institui o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, e dá outras providências.. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 12 dez. 2007e. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2007/Lei/L11610.htm>. Acesso: 18 nov. 2015.

_____. Lei nº 12.431, de 24 de junho de 2011. Dispõe sobre a incidência do imposto sobre a renda nas operações que especifica; altera as Leis nºs 11.478, de 29 de maio de 2007, 6.404, de 15 de dezembro de 1976, 9.430, de 27 de dezembro de 1996, 12.350, de 20 de dezembro de 2010, 11.196, de 21 de novembro de 2005, 8.248, de 23 de outubro de 1991, 9.648, de 27 de maio de 1998, 11.943, de 28 de maio de 2009, 9.808, de 20 de julho de 1999, 10.260, de 12 de julho de 2001, 11.096, de 13 de janeiro de 2005, 11.180, de 23 de setembro de 2005, 11.128, de 28 de junho de 2005, 11.909, de 4 de março de 2009, 11.371, de 28 de novembro de 2006, 12.249, de 11 de junho de 2010, 10.150, de 21 de dezembro de 2000, 10.312, de 27 de novembro de 2001, e 12.058, de 13 de outubro de 2009, e o Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967; institui o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento de Usinas Nucleares (Renuclear); dispõe sobre medidas tributárias relacionadas ao Plano Nacional de Banda Larga; altera a legislação relativa à isenção do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM); dispõe sobre a extinção do Fundo Nacional de Desenvolvimento; e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 24 jun. 2011b. Disponível em:< http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/l12431.htm>. Acesso em: 12 jul. 2015.

_____. Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos

das Leis n^{os} 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 5 jun. 2013d. Disponível em:<http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2013/Lei/L12815.htm>. Acesso em: 12 jul. 2015.

_____. Marinha do Brasil. Diretoria de Portos e Costas. **Departamento de Ensino para Portuários**. Brasília. 2015g. Disponível em:<<https://www.dpc.mar.mil.br/pt-br/comunicacao-social/perguntas-frequentes/departamento-de-ensino-para-portuarios>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior. **ALICEWeb**. Brasília. 2015h. Disponível em:<<http://www.aliceweb.desenvolvimento.gov.br>> Acesso em: 10 mar. 2015.

_____. **Ex-Tarifário**. Brasília. 2015i. Disponível em:<<http://www.mdic.gov.br/sitio/interna/noticia.php?area=1¬icia=13930>>. Acesso em: 20 mar. 2015.

_____. Ministério do Meio Ambiente. **Projeto Orla**. Brasília. 2015j. Disponível em:<<http://www.mma.gov.br/gestao-territorial/gerenciamento-costeiro/projeto-orla>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. Ministério dos Transportes. **Portaria Interministerial n. 1 de novembro de 2012**. Constitui e estabelece a composição do Grupo de Trabalho "Pro Cabotagem", incumbido de elaborar e consolidar propostas para o programa de desenvolvimento à cabotagem no Brasil. Brasília, 1 nov. 2012c. Disponível em:<http://www.lex.com.br/legis_23960119_PORTARIA_INTERMINISTERIAL_N_1_DE_13_DE_NOVEMBRO_DE_2012.aspx>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. _____. **Plano Nacional de Logística e Transporte**. Brasília. 2015k. Disponível em:<<http://www.transportes.gov.br/conteudo/56-aco-es-e-programas/2814-pnlt-plano-nacional-de-logistica-e-transportes.html>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. _____. **Infraestrutura marítima**. Brasília. 2015l. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/transporte-aquaviario/2-uncategorised/1450-infraestrutura-maritima.html>>. Acesso em: 17 mar. 2015.

_____. Portal da Legislação da Presidência da República. **Decretos**. Brasília. 2015m. Disponível em: <<http://www4.planalto.gov.br/legislacao/legislacao-1/decretos1#content>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. _____. **Decretos não numerados**. Brasília. 2015n. Disponível em: <<http://www4.planalto.gov.br/legislacao/legislacao-1/decretos-nao-numerados1#content>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. _____. **Leis ordinárias**. Brasília. 2015o. Disponível em: <<http://www4.planalto.gov.br/legislacao/legislacao-1/leis-ordinarias#content>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. _____. **Leis complementares**. Brasília. 2015p. Disponível em: <<http://www4.planalto.gov.br/legislacao/legislacao-1/leis-complementares-1#content>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. _____. **Leis delegadas**. Brasília. 2015q. Disponível em: <<http://www4.planalto.gov.br/legislacao/legislacao-1/leis-delegadas-1#content>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. _____. **Medidas provisórias**. Brasília. 2015r. Disponível em: <<http://www4.planalto.gov.br/legislacao/legislacao-1/medidas-provisorias#content>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. _____. **Projeto de Lei**. Brasília. 2015s. Disponível em: <http://www.relacoesinstitucionais.gov.br/sobre/assuntos_parlamentares/projetos-de-lei>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. Portaria nº 3, de 08 de janeiro de 2014. Estabelece as diretrizes para a elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário - Plano Nacional de Logística Portuária - PNL P e respectivos Planos Mestres, Planos de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ e Plano Geral de Outorgas - PGO. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**, Brasília, 8 jan. 2014b. Disponível em: <

<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=08/01/2014&jornal=1&pagina=1&totalArquivos=84>>. Acesso: 18 nov. 2015.

_____. Receita Federal do Brasil. Ato declaratório executivo DRF/SAN nº 5, de 17 de agosto de 2015. Concede à empresa que específica habilitação ao Regime Especial de Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (REPORTO) de que trata a Instrução Normativa nº 1.370, de 28 de junho de 2013. **Diário Oficial [da] República Federativa do Brasil**. Brasília, 17 ago. 2015t.

Disponível

em:<http://normas.receita.fazenda.gov.br/sijut2consulta/link.action?visa_o=anotado&idAto=69405>. Acesso em: 10 nov. 2015.

_____. Secretaria dos Portos da Presidência da República. SEP/PR.

Plano mestre: Porto de Imbituba. Florianópolis: UFSC, 2012d.

Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/arquivos/planos-mestres-versao-completa/porto-de-imituba.pdf/view>>. Acesso em: 10 fev. 2015.

_____. _____. **Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante**. AFRMM. Brasília. 2015u. Disponível

em:<<http://189.9.128.72/assuntos-1/investimentos/incetivos-fiscais/adicional-de-frete-para-renovacao-da-marinha-mercante-afmmm>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. _____. **Arrendamentos**. Brasília. 2015v. Disponível

em:<<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos/arrendamentos-passiveis-de-serem-licitados>>. Acesso em: 28 out. 2015.

_____. _____. **BNDES**. Brasília. 2015w. Disponível em:<<http://www.bndes.gov.br/contenudo/2815-conheca-o-pnlt.html>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. _____. **Capacitação**. Brasília. 2015x. Disponível

em:<<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/trabalhador/capacitacao-1>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. _____. **Conheça o PNL T**. Brasília. 2015y. Disponível em:

<<http://www.transportes.gov.br/conteudo/2815-conheca-o-pnlt.html>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. _____. **Debêntures de Infraestrutura**. Brasília. 2015z. Disponível em: <<http://189.9.128.72/assuntos-1/investimentos/incetivos-fiscais/debentures-de-infraestrutura>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. _____. **Fundo da Marina Mercante**. FMM. Brasília. 2015aa. Disponível em: <<http://189.9.128.72/assuntos-1/investimentos/incetivos-fiscais/fundo-da-marinha-mercante>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. _____. **Gestão**. Brasília. 2015bb. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/gestao>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. _____. **Institucional**. Brasília. 2015cc. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/sobre-1/institucional>>. Acesso em: 13 fev. 2015.

_____. _____. **Investimentos**. Brasília. 2015dd. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos>>. Acesso em: 10 fev. 2015.

_____. _____. **Obras portuárias**. Brasília. 2015ee. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/investimentos/acessos-portuarios>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. _____. **Organograma**. Brasília. 2015ff. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/sobre-1/institucional/organograma>>. Acesso em: 13 fev. 2015.

_____. _____. **Perguntas frequentes**. Brasília. 2015gg. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/sobre/perguntas-frequentes>>. Acesso em: 13 fev. 2015.

_____. _____. **Planejamento Portuário Nacional**. Brasília. 2015hh. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl>>. Disponível em: 15 fev. 2015.

_____. _____. **Plano Nacional de Dragagem**. Brasília. 2015ii. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnd>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. _____. **Portos.** Brasília. 2015jj. Disponível em:<<http://www.logisticabrasil.gov.br/portos>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. _____. **Porto de Imbituba inicia obras de dragagem de aprofundamento.** Brasília. 2015kk. Disponível em:<<http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/noticias/2013/porto-de-imituba-inicia-obras-de-dragagem-de-aprofundamento>>. Acesso em: 28 out. 2015.

_____. _____. **Porto 24 horas.** Brasília. 2015ll. Disponível em:<<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/inteligencia-logistica/porto-24-horas>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. _____. **Porto Sem Papel.** Brasília. 2015mm. Disponível em:<<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/inteligencia-logistica/porto-sem-papel-pp>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. _____. **Portlog.** Brasília. 2015nn. Disponível em:<<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/inteligencia-logistica/portolog>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. _____. **Relação Porto Cidade.** Brasília. 2015oo. Disponível em:<<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/meio-ambiente/relacao-porto-cidade>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. _____. **Relações internacionais.** Brasília. 2015pp. Disponível em:<<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/relacoes-internacionais>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. _____. **Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura.** REIDI. Brasília. 2015qq. Disponível em:<<http://189.9.128.72/assuntos-1/investimentos/incetivos-fiscais/regime-especial-de-incentivos-para-o-desenvolvimento-da-infraestrutura-reidi>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. _____. **Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária.** REPORTO. Brasília. 2015rr. Disponível em:<<http://189.9.128.72/assuntos-1/investimentos/incetivos-fiscais/regime-tributario-para-incentivo-a-modernizacao-e-a-ampliacao-da-estrutura-portuaria-reporto>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

_____. _____. **Sistema portuário nacional**. Brasília. 2015ss.
Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>>. Acesso em: 19 mar. 2015.

_____. _____. **Tráfego Portuário**. VTMIS. Brasília. 2015tt.
Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/inteligencia-logistica/trafego-portuario-vtmis>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

CAMEX. Câmara de Comércio Exterior. **Resolução nº 63, de 22 de julho de 2014**. Brasília. 2014a. Disponível em: <<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=23/07/2015&jornal=1&pagina=5&totalarquivos=120>>. Acesso em: 10 nov. 2015.

_____. **Resolução nº 64, de 22 de julho de 2014**. Brasília. 2014b. Disponível em: <<http://pesquisa.in.gov.br/imprensa/jsp/visualiza/index.jsp?data=23/07/2015&jornal=1&pagina=5&totalarquivos=120>>. Acesso em: 10 nov. 2015.

CARON BÓRIO, A. de F. **A política pública e os portos brasileiros**. Casos de estudo: Terminais privados de contêineres do Porto de Santos. 2013, 267 p. Dissertação (mestrado em planejamento e governança pública). Programa de Pós-Graduação em Planejamento e Governança Pública. Universidade Tecnológica Federal do Paraná – Curitiba.

CASTRO e SILVA, J.P. **Painel pacto pela infraestrutura nacional de eficiência logística**. Diretor do Departamento de Gestão e Logística Portuárias. Secretaria de Portos da Presidência da República. Brasília. 2014. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/apresentacoes>>. Acesso em: 15 jan. 2015.

CDI. Companhia Docas de Imbituba. 1995. **ADPORT nº 839/1995**. CDI: Imbituba, 1995.

_____. **Relatório de tomada de contas do ano de 2008**. CDI: Imbituba, 2008.

_____. **História**. 2015. Disponível em:<<http://www.cdiport.com.br/porto/historia.htm>>. Acesso em: 10 nov. 2015.

_____. **Movimentação histórica**. Disponível em:<http://www.cdiport.com.br/estatistica/movimenta_hist.htm>. Acesso em: 15 jan. 2015.

CERVO, A. L.; BERVIAN, P. A. **Metodologia científica**. São Paulo: Makron Books, 1996.

CNI. Confederação Nacional da Indústria. **Reforma Portuária: o que falta fazer**. Brasília. 2007.

_____. **Mapa estratégico da indústria 2013-2022**. Brasília. 2014. Disponível em:<http://www.fieb.org.br/Adm/Conteudo/uploads/Mapa-Estrategico-da-Industria-2013-2022_id_27_x16b1139d6caf4d0ba837f952e449b33e_1162013083441_.pdf>. Acesso em: 28 out. 2015.

COLUCCI, I. **Novo terminal entra em operação no Porto de Imbituba**. 2006. Disponível em:<<http://www.vmlog.com.br/index.php?cmd=noticias&id=3536&idioma=1>>. Acesso em: 13 ago. 2015.

CORTINÃS LOPEZ, J. M. C.; GAMA, M. **Comércio exterior competitivo**. 2 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2005.

CRISTINO, L. **Regulação do setor portuário**. Ministro da Secretaria de Portos. Secretaria Especial dos Portos da Presidência da República. Brasília. 2013. Disponível em:<<http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/apresentacoes>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

DINIZ, C. R.; SILVA, I. B. da. **Metodologia Científica**. Tipos de métodos e sua aplicação. Campina Grande; Natal: UEPB/UFRN – EDUEP. 2008. Disponível em:< http://www.ead.uepb.edu.br/ava/arquivos/cursos/geografia/metodologia_cientifica/Met_Cie_A04_M_WEB_310708.pdf>. Acesso em: 17 jan. 2015.

FIESC. Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina. Votorantim cimentos inaugura terminal de granéis sólidos no porto de

Imbituba. **Infralog**, Florianópolis, n. 47, 18 abr., 2003. Disponível em: <<http://app.fiescnet.com.br/aplic/fiesc/informe.nsf/348c724d1bf7348c83256ba000424a98/cf018bec1d9bd4b103256d08004c0f19?OpenDocument&ExpandSection=5>>. Acesso em: 13 ago. 2015.

_____. **SC tem o primeiro déficit na balança comercial em 21 anos**. 2010. Disponível em: <http://www2.fiescnet.com.br/web/pt/site_topo/principal/noticias/show/page/216/tipoNoticia/2/id/8217/portaId/1>. Acesso em: 10 jan. 2015.

FIGUEIREDO, G. O papel dos portos concentradores na cadeia logística global. In: XXI ENEGEP, 2001. Salvador. **Anais...** Salvador: BA, 2001. Disponível em: <http://www.abepro.org.br/biblioteca/ENEGEP2001_TR11_0464.pdf>. Acesso em: 10 nov. 2015.

FURTADO, C. **Pequena introdução ao desenvolvimento: enfoque interdisciplinar**. 2 ed. São Paulo: Nacional, 1981.

GERHARDT, T. E.; SILVEIRA, D. T. **Métodos de pesquisa**. Porto Alegre: UFRGS, 2009.

GIANEZINI, M.; VIEIRA, A.C.P.; WATANABE, M.; YAMAGUCHI, C.K. Contribuições interdisciplinares para estudos regionais. **Revista de Iniciação Científica**. Criciúma, v. 11. n.1. p. 27-38, 2013. Disponível em: <<http://periodicos.unesc.net/index.php/iniciacaocientifica/article/view/1621/1533>>. Acesso em: 23 mar. 2015.

GIL, A. C. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1996.

GOULARTI FILHO, A. O pensamento de Celso Furtado: crenças e desilusões. **Economia**. Curitiba: UFP, n. 23. 1999. Disponível em: <<http://ojs.c3sl.ufpr.br/ojs/index.php/economia/article/viewFile/1976/1638>>. Acesso em: 30 mar. 2015

_____. Melhoramentos, reaparelhamentos e modernização dos portos brasileiros: a longa e constante espera. In: **Revista Economia e Sociedade**. Campinas, v. 16, n. 3 (31), dezembro. 2007.

_____.; MORAES, F. F. Formação, expansão e desmonte parcial do complexo carbonífero catarinense. **História & Perspectiva**. Uberlândia, jan. jun. 2009. Disponível em: <<http://www.seer.ufu.br/index.php/historiaperspectivas/article/viewFile/19214/10351>>. Acesso em: 10 jan. 2015.

_____. O porto de Imbituba na formação do complexo carbonífero catarinense. **Revista de História Regional**. Ponta Grossa, PR, v. 15, n. 2, p. 235-263, inverno 2010. Disponível em: <<http://www.revistas2.uepg.br/index.php/rhr/article/view/2379>>. Acesso em: 5 jan. 2015.

HERZMANN, G. **As transformações no porto de Imbituba e seus reflexos urbano-regionais**. 2005, 105 f. Monografia. Departamento de Ciências Econômicas – CSE. Curso de Graduação em Ciências Econômicas. Disponível em: <<http://tcc.bu.ufsc.br/Economia295584>>. Acesso em: 10 mar. 2015.

HOFFMANN, V. E.; SILVA, S. N. **Porto de Itajaí: O impacto da abertura de mercado e consequente municipalização**. Itajaí, Ed. Univali, 2001.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Cidades**. 2015. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/download/mapa_e_municipios.php?lang=&uf=sc>. Acesso em: 10 mar. 2015.

ICMBIO. Instituto Chico Mendes da Conservação da Biodiversidade. **Área de proteção ambiental**. 2015. Disponível em: <<http://www.icmbio.gov.br/portal/>>. Acesso em: 10 nov. 2015.

IMBITUBA (Município). Lei complementar nº 2623, de 19 de março de 2005. **Institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Imbituba**. PDDSI. Disponível em: <<http://www.cmi.sc.gov.br/Arquivos/ConsultaPublica/PlanoDiretor.pdf>>. Acesso em: 10 nov. 2015.

_____. Lei nº 3.790, de 02 de dezembro de 2010. **Autoriza o Chefe do Poder Executivo Municipal a firmar Termo de Cooperação Técnica com a arrendatária do Terminal de Contêineres do Porto de Imbituba e dá outras providências**. 2010.

_____. Portal da Câmara de Vereadores de Imbituba. **Legislação municipal**. 2015. Disponível em:<<http://www.legislador.com.br/LegislatorWEB.ASP?WCI=LeiParametro&ID=316>>. Acesso em: 10 nov. 2015.

IPEA. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Portos Brasileiros: diagnóstico, políticas e perspectivas**. Série eixos do desenvolvimento brasileiro. Comunicados do Ipea n. 48, 2010. Disponível em:<http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/100517_comunicadoipea48.pdf>. Acesso em: 29 mar. 2015.

KMETEUK FILHO, O. **Pesquisa e análise estatística**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 2005.

MAGALHÃES, J.C. de. Estudo geográfico dos portos e de suas hinterlândias. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, nr. 2, ano 31, abril-junho, 1969.

MAZZA, M., ROBLES, L.T. Embarque de carga containerizada: aplicação da AHP na tomada de decisão sobre portos das regiões sul e sudeste do Brasil. In: XXVI ENEGEP, 2006. Fortaleza. **Anais...** Fortaleza: CE, 9 a 11 de outubro de 2006. Disponível em:<http://www.abepro.org.br/biblioteca/ENEGEP2006_TR450302_7169.pdf>. Acesso em: 10 nov. 2015.

MENESCAL, R. **Reforma do setor portuário**. Secretário de políticas portuárias. Secretaria Especial dos Portos da Presidência da República. Brasília. 2013. Disponível em:<<http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/apresentacoes>>. Acesso em: 12 mar. 2015.

MEMÓRIAS DE IMBITUBA. **Comunidade**. 1992. Disponível em:<<https://www.facebook.com/MemoriasDeImbituba/photos/pcb.971322562928522/971321466261965/?type=3&theater>>. Acesso em: 10 out. 2015.

MONIÉ, F.; VIDAL, S. M. do S. C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista. Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 40, n. 6, Dec. 2006. Disponível em:<http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0034-76122006000600003&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 28 mar. 2015.

NEU, M. F. R. **Porto de Imbituba-SC**: De armação baleeira a Porto Carbonífero (da Gênese a Crise). Florianópolis, 1999. 181 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Departamento de Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina.

OLIVEIRA, C. T. **Modernização dos portos**. São Paulo, Aduaneiras, 2007.

PACTO POR SANTA CATARINA. **Infraestrutura**. Disponível em: <<http://www.pactoporsc.sc.gov.br/index.php/infraestrutura>>. Acesso em: 10 nov. 2015.

PELT. Plano Estadual de Logística e Transporte. **Infraestrutura**. Disponível em: <<http://nures.ufsc.br/projeto/pelt-sc/>>. Acesso em: 10 nov. 2015.

PIERDOMENICO, F. **Modelos de gestão**. 2010. Disponível em: <http://www.senado.gov.br/comissoes/ci/ap/AP20100629_Fabrizio_Pierdomenico.pdf>. Acesso em: 10 mar. 2015.

PORTO DE IMBITUBA. O Porto. **História**. 2015a. Disponível em: <www.cdiport.com.br/porto/porto.htm>. Acesso em: 15 mar. 2015.

_____. **Localização**. 2015b. Disponível em: <<http://www.portodeimbituba.com.br/site/porto/?id=8>>. Acesso em: 10 jan. 2015

_____. **Infraestrutura**. 2015c. Disponível em: <<http://www.portodeimbituba.com.br/site/porto/?id=7>>. Acesso em: 10 jan. 2015

PORTO DE VITÓRIA. **O que é ISPS Code**. 2015. Disponível em: <<http://www.codesa.gov.br/site/ISPSCodeCredenciamentoparaacessoaoporto/Oque%C3%A9ISPSCode/tabid/180/language/pt-BR/Default.aspx>>. Acesso em: 10 nov. 2015.

PORTO, M. M.; TEIXEIRA, S. G. **Porto e meio ambiente**. 1 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2002.

_____. **Portos e o desenvolvimento**. São Paulo: Aduaneira, 2007.
Disponível em: <
<http://www.multieditoras.com.br/produto/PDF/500856.pdf>>. Acesso
em: 29 mar. 2015

QUINELLO, R.; NICOLETTI, J. R. **Análise das restrições e das oportunidades logísticas em porto localizado no leste da África**: notas de missão técnica. 2010. Disponível em
<revistafuture.org/index.php/FSRJ/search/titles?searchPage>. Acesso
em: 28 out. 2015.

RAYNAUT, C. Interdisciplinaridade: mundo contemporâneo, complexidade e desafios à produção e à aplicação do conhecimento. In: **Interdisciplinaridade em ciência, tecnologia e inovação**. SP: Manole, 2011.

RODRIGUES; P. R. A. **Gestão estratégica da armazenagem**. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

ROVIRIEGO, L. F. V. **O modelo de concessões portuárias brasileiro**: uma análise sob a ótica da concessão do porto de Imbituba - SC. 2013. 102 f. Monografia (Especialização em Engenharia e Gestão Portuária) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2013.

SANTA CATARINA (Estado). Poder Judiciário do Estado de Santa Catarina. Processo 030.97.002565-3. **Diário da Justiça**. Florianópolis, n. 11.395, p. 104, 24 mar., 2004. Disponível em:
<<http://tjweb.tj.sc.gov.br/institucional/diario/0403/dj11395.pdf>>. Acesso
em: 18 nov. 2015.

SANTOS BRASIL. **Tecon Imbituba inicia operações com portêineres**. 2011a. Disponível em:
<<http://www.santosbrasil.com.br/pt-br/santos-brasil/noticias-corporativas/2011/09/15/tecon-imituba-inicia-operacoes-com-porteineres>>. Acesso em: 13 ago. 2015.

_____. **Relatório Anual 2011**. 2011b. Disponível em:<<http://www.mediagroup.com.br/HOST/Santos-Brasil/2011/port/ra/05.htm>>. Acesso em: 28 out. 2015.

_____. **Galeria de fotos**. 2015a. Disponível em:<<http://www.santosbrasil.com.br/pt-br/idades-de-negocios/tecon-imituba/galeria-de-fotos>>. Acesso em: 28 out. 2015.

_____. **História**. 2015b. Disponível em:<<http://www.santosbrasil.com.br/pt-br/santos-brasil/historia>>. Acesso em: 10 nov. 2015.

SANTOS, R. A. C.; HADDAD, E. A. Eficiência relativa dos portos brasileiros: uma análise regionalizada. Área ANPEC: Área 9 - **Economia Regional e Urbana**. Classificação JEL: R1, F14, R15. 2007.

SCHMIDT, J.P. Para entender as políticas públicas aspectos conceituais e metodológicos. In: **Direitos Sociais e políticas públicas desafios contemporâneos**. Org. Jorge Renato dos Reis e Rogério Gesta Leal, Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2008. Disponível em:<http://www.mp.go.gov.br/porta/web/hp/10/docs/para_entender_as_politicas_publicas_-_aspectos_conceituais_e_metodologicos.pdf>. Acesso em: 29 mar. 2015

SEGRE, G. *et al.* **Manual prático de comércio exterior**. 2 ed. São Paulo: Atlas, 2007.

SCPar PORTO DE IMBITUBA. **Comunidade**. 2015. Disponível em:<<https://www.facebook.com/scpar.portodeimituba/photos/a.253967851427359.1073741829.253869201437224/542306789260129/?type=3&theater>>. Acesso em: 10 out. 2015.

SERRA, L. T., MARTINS, R. S., BRONZO, M. O ambiente público-privado no processo de tomada de decisão quanto à operação portuária no Brasil: um estudo de caso. **RBGN – Revista Brasileira de Gestão de Negócios**. São Paulo, V. 11, n. 31, P. 183-199. 2009.

SILVA, C. F. da; PORTO, M. M. **Transportes, seguros e distribuição física internacional de mercadorias**. 2 ed. São Paulo: Aduaneiras, 2003.

SILVA, A.; ZILLI, J. C.; DAL TOÉ, R. A. Gestão portuária: um estudo da competitividade do Porto de Imbituba perante o modelo apresentado pelo Banco Mundial (Port Reform Toolket – Module 6 – Port Regulations) de 2007. In: Simpósio de Integração Científica e

Tecnológica do Sul Catarinense – SICT-Sul, 2, 2013. Araranguá. **Anais...** Araranguá: IFSC, 2013. Disponível em: <<https://periodicos.ifsc.edu.br/index.php/rtc/article/view/1065/808>>. Acesso em: 10 fev. 2015.

SOUZA, C. Políticas públicas: uma revisão da literatura. **Sociologias**. Porto Alegre, n. 16, jul/dez, 2006. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/soc/n16/a03n16>>. Acesso em: 30 mar. 2015

SOUZA, C. Estado da arte da pesquisa em políticas públicas. p. 65-86. In: HOCHMAN, Gilberto; ARRETCHE, Marta; MARQUES, Eduardo (Orgs.). **Políticas públicas no Brasil**. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2007.

TEIXEIRA, E. C. **O papel das políticas públicas no desenvolvimento local e na transformação da realidade**. Políticas Públicas - O Papel das Políticas Públicas. Salvador: AATR-BA, 2002. Disponível em: <http://www.dhnet.org.br/dados/cursos/aatr2/a_pdf/03_aatr_pp_papel.pdf>. Acesso em: 25 ago. 2015.

VERGARA, S. C. **Projetos e relatórios de pesquisa em Administração**. 12. Ed. São Paulo: Atlas, 2010.

WANKE, P. **A qualidade da infraestrutura logística na percepção dos grandes exportadores brasileiros**. Centro de Estudos em Logística – COPPEAD / UFRJ. 2006.

WORLD BANK. **Port Reform Tool Kit. Module 1. Framework for Port Reform**. 2001. Disponível em: <<http://siteresources.worldbank.org/INTPRAL/Resources/338897-1117197012403/mod1.pdf>>. Acesso em: 10 abr. 2015.

YIN, R.K. **Estudo de caso: planejamento e métodos**. 3. ed. Porto Alegre: Bookman, 2005.

APÊNDICES

APÊNDICE A - ROTEIRO DE ENTREVISTA - ENGENHEIRO DE PORTOS E VIAS NEVEGÁVEIS – E1

1) Módulo I - este módulo tem por objetivo identificar informações relacionadas com o perfil de formação acadêmica e experiência profissional do entrevistado.

PERFIL DE FORMAÇÃO ACADÊMICA

- a) Graduação
- b) Especialização MBA
- c) Pós Graduação - Mestrado ou Doutorado

PERFIL DE EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL

- a) Áreas de atuação
- b) Tempo de atuação nas áreas de atuação
- c) Instituições vinculadas a experiência profissional

2) Módulo II - este módulo tem por objetivo compreender a relação do entrevistado com o Porto de Imbituba.

PORTO DE IMBITUBA

- a) Vínculo do entrevistado com o Porto de Imbituba durante a gestão via Companhia Docas de Imbituba (CDI)

3) Módulo III - este módulo tem por objetivo compreender a relação e o impacto das políticas públicas (federais, estaduais e municipais) para o desenvolvimento do Porto de Imbituba, envolvendo aspectos de gestão, expansão, tecnologia e serviços durante a concessão da CDI.

LEGISLAÇÃO FEDERAL, ESTADUAL, MUNICIPAL, PLANOS, PROGRAMAS, INCENTIVOS E PARCERIAS

- a) Impacto da legislação federal (antiga Lei de Modernização Portuária 8.630/93); b) Impacto da legislação federal (em especial a atual Lei de Modernização Portuária 12.815/13) ; c) Impacto da legislação estadual ; d) Impacto da legislação municipal; e) Impacto dos Planos; f) Impacto dos Programas; g) Impacto dos Incentivos Fiscais; e h) Impacto das parcerias nacionais ou internacionais

4) Módulo IV - este módulo tem por objetivo identificar projetos elaborados pela gestão anterior e que foram repassados para a atual gestão via SCPAr.

- a) Projetos
- b) Parcerias

APÊNDICE B - ROTEIRO DE ENTREVISTA - DIRETOR
PRESIDENTE PORTO DE IMBITUBA – E2

1) Módulo I - este módulo tem por objetivo identificar informações relacionadas com o perfil de formação acadêmica e experiência profissional do entrevistado.

PERFIL DE FORMAÇÃO ACADÊMICA

- a) Graduação
- b) Especialização MBA
- c) Pós Graduação - Mestrado ou Doutorado

PERFIL DE EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL

- a) Áreas de atuação
- b) Tempo de atuação nas áreas de atuação
- c) Instituições vinculadas a experiência profissional

2) Módulo II - este módulo tem por objetivo compreender a relação do entrevistado com o Porto de Imbituba.

PORTO DE IMBITUBA

- a) Vínculo do entrevistado com o Porto de Imbituba durante a gestão via Companhia Docas de Imbituba (CDI)
- b) Vínculo do entrevistado com o Porto de Imbituba com a nova gestão via SCParticipações.

3) Módulo III - este módulo tem por objetivo compreender a relação e o impacto das políticas públicas (federais, estaduais e municipais) para o desenvolvimento do Porto de Imbituba, envolvendo aspectos de gestão, expansão, tecnologia e serviços.

LEGISLAÇÃO FEDERAL, ESTADUAL, MUNICIPAL, PLANOS, PROGRAMAS, INCENTIVOS E PARCERIAS

- a) Impacto da legislação federal (antiga Lei de Modernização Portuária 8.630/93); b) Impacto da legislação federal (em especial a atual Lei de Modernização Portuária 12.815/13); c) Impacto da legislação estadual; d) Impacto da legislação municipal; e) Impacto dos Planos; f) Impacto dos Programas; g) Impacto dos Incentivos Fiscais; h) Impacto das parcerias nacionais ou internacionais.

4) Módulo IV - este módulo tem por objetivo identificar projetos futuros para o Porto de Imbituba.

- a) Projetos futuros
- b) Parcerias

APÊNDICE C - ROTEIRO DE ENTREVISTA - COORDENADOR
PDZ PORTO DE IMBITUBA – E3

1) Módulo I - este módulo tem por objetivo identificar informações relacionadas com o perfil de formação acadêmica e experiência profissional do entrevistado.

PERFIL DE FORMAÇÃO ACADÊMICA

- a) Graduação
- b) Especialização MBA
- c) Pós Graduação - Mestrado ou Doutorado

PERFIL DE EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL

- a) Áreas de atuação
- b) Tempo de atuação nas áreas de atuação
- c) Instituições vinculadas a experiência profissional

2) Módulo II - este módulo tem por objetivo compreender a relação do entrevistado com o Porto de Imbituba e o PDZ.

PORTO DE IMBITUBA

- a) Vínculo do entrevistado com o Porto de Imbituba durante a gestão via Companhia Docas de Imbituba (CDI)
- b) Vínculo do entrevistado com o Porto de Imbituba com a nova gestão via SCParticipações.

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO - PDZ

- a) Vínculo do entrevistado com o Projeto PDZ

3) Módulo III - este módulo tem por objetivo compreender a atuação situação do DPZ do Porto de Imbituba, com base no Plano Mestre da Secretaria dos Portos, contemplando os seguintes aspectos:

PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO - PDZ
versus PLANO MESTRE da SEP/PR

- a) Gestão Portuária (concessão, arrendamentos, indicadores de produtividade)
- b) Estudo de Viabilidade (aterro, instalações e expansão)
- c) Investimentos em zona primária
- d) Investimentos em zona secundária

4) Módulo IV - este módulo tem por objetivo identificar projetos futuros em parceria com o Porto de Imbituba.

- a) Projetos futuros
- b) Parcerias

APÊNDICE D - PERFIL ENGENHEIRO DE PORTOS E VIAS
NEVEGÁVEIS – E1

1) Módulo I - este módulo tem por objetivo identificar informações relacionadas com o perfil de formação acadêmica e experiência profissional do entrevistado.

PERFIL DE FORMAÇÃO ACADÊMICA

Universidade Federal de Pernambuco: Engenharia Civil (1973) e

Engenharia de Segurança do Trabalho (1977)

Liverpool Polytechnic: Symposium on Marine Traffic Service (1978)

Pós Graduação em Projetos de Transportes (*latu sensu*): Banco Mundial/IPEA/CENDEC – Brasília (1978)

Diversos cursos de formação específica realizada em Rotterdam/Holanda, São Paulo, Rio de Janeiro e Imbituba

PERFIL DE EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL

Administrador dos portos de Salvador (BA) – 1981-1983 / Ilhéus (BA) – 1983 / Recife (PE) – 1983-1985 / Imbituba (SC) – 1985-1993 e 2001-2003 / Suape (PE) – 1993-2001 e 2003-2004

Gerente de Desenvolvimento de Negócios da Companhia das Docas do Estado da Bahia – CODEBA de Agosto 2014 a Julho 2015.

Membro dos Conselhos Especiais de Usuários - CEU e/ou Conselhos de

Autoridade Portuária - CAP dos Portos de: Recife (PE) (1983-1985): representante da Administração do Porto / Salvador (BA) (1981-1983): representante da Administração do Porto / Suape – PE (1995-2001 e 2003-2004): representante da Administração do Porto / Imbituba – SC (2001-2003): representante da Administração do Porto / Imbituba – SC (2005-2007): representante do Poder Público Municipal (suplente).

Presidente do OGMO – Órgão Gestor de Mão-de-Obra do Trabalho Portuário Avulso no Porto de Suape (1993); Secretário Municipal de Planejamento, Desenvolvimento e Turismo de Imbituba (2005 a 2007)

Atividade Atual (01/08/2015)

Consultor independente e titular da empresa de consultoria LOGISPORT Logística e Operações Portuárias (JUCESC nº 42103504481)

2) **Módulo II** - este módulo tem por objetivo compreender a relação do entrevistado com o Porto de Imbituba.

PORTO DE IMBITUBA

a) Vínculo do entrevistado com o Porto de Imbituba durante a gestão via CDI

Diretor da Companhia Docas de Imbituba – 1985 a 1993

Administrador do Porto de Imbituba – 2001 a 2003

Consultor independente em Gestão e Operação Portuária - 2004 a 2012

b) Vínculo do entrevistado com o Porto de Imbituba a partir da nova gestão.

Atualmente possui relação com o porto por meio da sua empresa de logística.

APÊNDICE E - PERFIL DIRETOR PORTO DE IMBITUBA – E2

1) Módulo I - este módulo tem por objetivo identificar informações relacionadas com o perfil de formação acadêmica e experiência profissional do entrevistado.

PERFIL DE FORMAÇÃO ACADÊMICA

Formado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Estadual Paulista – UNESP (1991), Bauru SP, Especialização em Engenharia Urbana e Ambiental – FURB (1995) FURB, Blumenau SC, e Mestrado pela Universidade Federal de Santa Catarina UFSC, Infraestrutura e Gerência Viária (2003). Atualmente é doutorando em Engenharia e Gestão do Conhecimento (EGC) pela UFSC (2014). Tem experiência na área de Planejamento Urbano e Regional, com ênfase em Infraestrutura, Transportes, Sistema Viário e projetos de Viabilidade Técnica de financiamento junto a organismos multilaterais de crédito.

PERFIL DE EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL

Presidente do IPPVJ. Funcionário público de carreira da Prefeitura de Joinville, como arquiteto e urbanista, perpassando pela divisão de transporte, divisão de sistema viário e planejamento territorial. Em âmbito estadual, experiências na secretaria de infraestrutura e planejamento e captação de projetos, no período de 1992 a 2008. Na iniciativa privada, licenciado, participou na implantação do Terminal Portuário de Itapoá. Paralelamente, foi professor de Arquitetura e Urbanismo na FURB/Blumenau, UDESC SOCIESC e UFSC.

2) Módulo II - este módulo tem por objetivo compreender a relação do entrevistado com o Porto de Imbituba.

PORTO DE IMBITUBA

a) Vínculo do entrevistado com o Porto de Imbituba durante a gestão via Companhia Docas de Imbituba (CDI)
Não possuiu nenhum vínculo com a gestão anterior (CDI).

b) Vínculo do entrevistado com o Porto de Imbituba com a nova gestão via SCPar Porto de Imbituba S.A.

Funcionário de carreira da Prefeitura de Joinville, concursado, foi cedido ao governo do Estado de Santa Catarina. Atualmente é Diretor Presidente da SCPar Porto de Imbituba S.A., subsidiária da SC Participações e Parcerias S.A., vinculada ao governo do Estado de Santa Catarina.

APÊNDICE F - PERFIL COORDENADOR PDZ PORTO DE IMBITUBA – E3

1) Módulo I - este módulo tem por objetivo identificar informações relacionadas com o perfil de formação acadêmica e experiência profissional.

PERFIL DE FORMAÇÃO ACADÊMICA

Cursando disciplina isolada no Programa de Pós Graduação em Engenharia e Gestão do Conhecimento – EGC/UFSC (2015); Especialista em Engenharia de Produção - FURB (2012) e em Administração e Marketing (2006). Graduado em Economia em Defesa e Orçamento - National Defense University E.U.A (2003). Cursos de Aperfeiçoamento em Projetos Especiais na NEULAND E MAGNETOPLAN / Alemanha (2001) e na Universidade de Leon / Espanha (2001). Graduado em Administração - Unisul (2001).

PERFIL DE EXPERIÊNCIA PROFISSIONAL

É professor, pesquisador, consultor e coordenador de projetos na Universidade do Sul de Santa Catarina (UNISUL) desde 2001, abrangendo as áreas de Administração, Engenharia de Produção Civil, Relações Internacionais e Educação Física (Gestão do Esporte).

É consultor nas áreas de Gestão, Planejamento, Projetos e Processos. Consultor de Projetos Especiais no Governo do Estado de Santa Catarina (2013/2014), Controlador Geral e Secretário de Planejamento Municipal (2007-2012) e sócio gerente da Moderare Produtos e Serviços p/ Comunicação Ltda e GFW Soluções em Gestão.

Tem experiência na área de Administração e Engenharia de Produção, ênfase em Gestão Estratégica Pública e Privada, atuando principalmente nos seguintes temas: Gestão, Planejamento e Projetos, Produção e Logística.

Projetos de destaque: Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ Porto de Imbituba (2014/2015); Plano de Carreira, Cargos e Salários SCPAr Porto de Imbituba (2014); Inteligência Competitiva SCPAr Porto de Imbituba (2015) e Unisul (2013 - 2015); Projetos Nacionais e Internacionais na Secretaria de Turismo, Cultura e Esporte do Estado de Santa Catarina (Infraestrutura, Planejamento e Projetos 2013/2014); Planejamento Municipal e Sistema da Controladoria Geral Municipal (2009/2012); Planejamento Estratégico e Executivo da FESPORTE (Governo de Santa Catarina); Estudo de Impacto do atraso na duplicação BR 101 - Trecho SUL (FIESC); Projeção de Cargas p/ Ferrovia Teresa

Cristina - FTC; Projeto de Gestão Arena Multiuso Jaraguá do Sul / SC e Plano de Viabilidade para a Arena de Lages/SC.

2) **Módulo II** - este módulo tem por objetivo compreender a relação do entrevistado com o Porto de Imbituba e o PDZ.

PORTO DE IMBITUBA

a) **Vínculo do entrevistado com o Porto de Imbituba durante a gestão via Companhia Docas de Imbituba.**

Em 2001, por meio do Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) na UNISUL, foi realizada uma pesquisa envolvendo o desenvolvimento do Planejamento Estratégico do Porto de Imbituba e posteriormente, como Controlador Geral do Município de Imbituba participou por quatro anos das reuniões do Conselho de Autoridade Portuária (CAP), representando o município e interagindo com as demandas da relação Cidade - Porto, durante o período de 2009 a 2012.

Esta participação estava de acordo com as novas diretrizes da então, Lei de Modernização dos Portos 8.630/1993, introduzindo nas questões portuárias a participação de membros da comunidade de entorno (representantes de exportadores, importadores, transportadores e despachantes).

Em virtude do prévio envolvimento com a gestão do Porto de Imbituba e como Coordenador de Projetos da UNISUL, foram percebidas algumas oportunidades de consultoria, propondo então, a elaboração do PDZ do porto em 2012 (primeira versão), vinculado com o Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Imbituba (PDDSI). Dentre as cinco estratégias do PDDSI: *i)* Imbituba, capital do turismo diferenciado; *ii)* **Imbituba, um porto de oportunidades**; *iii)* Crescimento com identidade natural e cultura; *iv)* Modelo de ordenamento urbano e ambiental; e *v)* Modelo de gestão com participação, se destaca a segunda estratégia com ligação direta ao porto. O PDZ foi concluído e entregue a CDI em 2012. Vale ressaltar que este PDZ, não estava vinculado ao Plano Mestre da SEP/PR, possuindo somente alguns elementos de concordância.

A partir desta relação Porto – PDDSI, a forma encontrada para financiar o desenvolvimento do PDZ do Porto de Imbituba, então administrado pela CDI, foi um rateio em cotas, entre as empresas, CDI, Cimentos Rio Branco – CRB (Grupo Votorantim), Santos Brasil, Fertilizante e a Prefeitura de Imbituba. As empresas financiaram 4 (quatro) cotas de mesmo valor e a Prefeitura com cota menor.

Em novembro de 2012, o governo do Estado de Santa Catarina assume a administração do Porto de Imbituba.

b) Vínculo do entrevistado com o Porto de Imbituba a partir da nova gestão (agora vinculada ao governo do Estado de Santa Catarina, via SCPar Porto de Imbituba S.A.)

Neste sentido, com a necessidade de cumprir pré-requisitos de ordem legal e de política pública, é planejado o PDZ, compondo um dos principais instrumentos da nova administração e do setor portuário brasileiro. Assim, em 2013, com a nova gestão, a UNISUL prospecta conclui uma parceria com a SCPar para adequar o PDZ ao escopo da nova estruturação, compondo um espelho ao Plano Mestre da SEP/PR.

Em 2014 é publicado uma resolução SEP/PR 206/2014 para a definição do escopo de estruturação do PDZ.

O entrevistado afirma que a graduação em Administração, a conclusão do TCC envolvendo o planejamento estratégico do Porto de Imbituba, os cargos na Secretaria de Planejamento e Controladoria Geral do Município e o vínculo, como professor, com o ensino, pesquisa e extensão, foram fatores preponderantes que oportunizaram a coordenação deste projeto.

ANEXOS

ANEXO A – LEI DOS PORTOS Nº 12.815/2013

LEI Nº 12.815, DE 5 DE JUNHO DE 2013

Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários; altera as Leis nºs 5.025, de 10 de junho de 1966, 10.233, de 5 de junho de 2001, 10.683, de 28 de maio de 2003, 9.719, de 27 de novembro de 1998, e 8.213, de 24 de julho de 1991; revoga as Leis nºs 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, e 11.610, de 12 de dezembro de 2007, e dispositivos das Leis nºs 11.314, de 3 de julho de 2006, e 11.518, de 5 de setembro de 2007; e dá outras providências.

A **PRESIDENTA DA REPÚBLICA** Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

CAPÍTULO I**DEFINIÇÕES E OBJETIVOS**

Art. 1º Esta Lei regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

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

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

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

Art. 2º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - porto organizado: bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária;

II - área do porto organizado: área delimitada por ato do Poder Executivo que compreende as instalações portuárias e a infraestrutura de proteção e de acesso ao porto organizado;

III - instalação portuária: instalação localizada dentro ou fora da área do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário;

IV - terminal de uso privado: instalação portuária explorada mediante autorização e localizada fora da área do porto organizado;

V - estação de transbordo de cargas: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem;

VI - instalação portuária pública de pequeno porte: instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior;

VII - instalação portuária de turismo: instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo;

VIII - (VETADO):

a) (VETADO);

b) (VETADO); e

c) (VETADO);

IX - concessão: cessão onerosa do porto organizado, com vistas à administração e à exploração de sua infraestrutura por prazo determinado;

X - delegação: transferência, mediante convênio, da administração e da exploração do porto organizado para Municípios ou Estados, ou a consórcio público, nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996;

XI - arrendamento: cessão onerosa de área e infraestrutura públicas localizadas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado;

XII - autorização: outorga de direito à exploração de instalação portuária localizada fora da área do porto organizado e formalizada mediante contrato de adesão; e

XIII - operador portuário: pessoa jurídica pré-qualificada para exercer as atividades de movimentação de passageiros ou movimentação e

armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, dentro da área do porto organizado.

Art. 3º A exploração dos portos organizados e instalações portuárias, com o objetivo de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, deve seguir as seguintes diretrizes:

I - expansão, modernização e otimização da infraestrutura e da superestrutura que integram os portos organizados e instalações portuárias;

II - garantia da modicidade e da publicidade das tarifas e preços praticados no setor, da qualidade da atividade prestada e da efetividade dos direitos dos usuários;

III - estímulo à modernização e ao aprimoramento da gestão dos portos organizados e instalações portuárias, à valorização e à qualificação da mão de obra portuária e à eficiência das atividades prestadas;

IV - promoção da segurança da navegação na entrada e na saída das embarcações dos portos; e

V - estímulo à concorrência, incentivando a participação do setor privado e assegurando o amplo acesso aos portos organizados, instalações e atividades portuárias.

CAPÍTULO II

DA EXPLORAÇÃO DOS PORTOS E INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS

Seção I

Da Concessão de Porto Organizado e do Arrendamento de Instalação Portuária

Art. 4º A concessão e o arrendamento de bem público destinado à atividade portuária serão realizados mediante a celebração de contrato, sempre precedida de licitação, em conformidade com o disposto nesta Lei e no seu regulamento.

Art. 5º São essenciais aos contratos de concessão e arrendamento as cláusulas relativas:

I - ao objeto, à área e ao prazo;

II - ao modo, forma e condições da exploração do porto organizado ou instalação portuária;

III - aos critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, assim como às metas e prazos para o alcance de determinados níveis de serviço;

IV - ao valor do contrato, às tarifas praticadas e aos critérios e procedimentos de revisão e reajuste;

V - aos investimentos de responsabilidade do contratado;

VI - aos direitos e deveres dos usuários, com as obrigações correlatas do contratado e as sanções respectivas;

VII - às responsabilidades das partes;

VIII - à reversão de bens;

IX - aos direitos, garantias e obrigações do contratante e do contratado, inclusive os relacionados a necessidades futuras de suplementação, alteração e expansão da atividade e consequente modernização, aperfeiçoamento e ampliação das instalações;

X - à forma de fiscalização das instalações, dos equipamentos e dos métodos e práticas de execução das atividades, bem como à indicação dos órgãos ou entidades competentes para exercê-las;

XI - às garantias para adequada execução do contrato;

XII - à responsabilidade do titular da instalação portuária pela inexecução ou deficiente execução das atividades;

XIII - às hipóteses de extinção do contrato;

XIV - à obrigatoriedade da prestação de informações de interesse do poder concedente, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ e das demais autoridades que atuam no setor portuário, inclusive as de interesse específico da Defesa Nacional, para efeitos de mobilização;

XV - à adoção e ao cumprimento das medidas de fiscalização aduaneira de mercadorias, veículos e pessoas;

XVI - ao acesso ao porto organizado ou à instalação portuária pelo poder concedente, pela Antaq e pelas demais autoridades que atuam no setor portuário;

XVII - às penalidades e sua forma de aplicação; e

XVIII - ao foro.

§ 1º (VETADO).

§ 2º Findo o prazo dos contratos, os bens vinculados à concessão ou ao arrendamento reverterão ao patrimônio da União, na forma prevista no contrato.

Art. 6º Nas licitações dos contratos de concessão e arrendamento, serão considerados como critérios para julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital, na forma do regulamento.

§ 1º As licitações de que trata este artigo poderão ser realizadas na modalidade leilão, conforme regulamento.

§ 2º Compete à Antaq, com base nas diretrizes do poder concedente, realizar os procedimentos licitatórios de que trata este artigo.

§ 3º Os editais das licitações de que trata este artigo serão elaborados pela Antaq, observadas as diretrizes do poder concedente.

§ 4º (VETADO).

§ 5º Sem prejuízo das diretrizes previstas no art. 3º, o poder concedente poderá determinar a transferência das competências de elaboração do edital e a realização dos procedimentos licitatórios de que trata este artigo à Administração do Porto, delegado ou não.

§ 6º O poder concedente poderá autorizar, mediante requerimento do arrendatário, na forma do regulamento, expansão da área arrendada para área contígua dentro da poligonal do porto organizado, sempre que a medida trouxer comprovadamente eficiência na operação portuária.

Art. 7º A Antaq poderá disciplinar a utilização em caráter excepcional, por qualquer interessado, de instalações portuárias arrendadas ou exploradas pela concessionária, assegurada a remuneração adequada ao titular do contrato.

Seção II

Da Autorização de Instalações Portuárias

Art. 8º Serão exploradas mediante autorização, precedida de chamada ou anúncio públicos e, quando for o caso, processo seletivo público, as instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado, compreendendo as seguintes modalidades:

I - terminal de uso privado;

II - estação de transbordo de carga;

III - instalação portuária pública de pequeno porte;

IV - instalação portuária de turismo;

V - (VETADO).

§ 1º A autorização será formalizada por meio de contrato de adesão, que conterá as cláusulas essenciais previstas no caput do art. 5º, com exceção daquelas previstas em seus incisos IV e VIII.

§ 2º A autorização de instalação portuária terá prazo de até 25 (vinte e cinco) anos, prorrogável por períodos sucessivos, desde que:

I - a atividade portuária seja mantida; e

II - o autorizatário promova os investimentos necessários para a expansão e modernização das instalações portuárias, na forma do regulamento.

§ 3º A Antaq adotará as medidas para assegurar o cumprimento dos cronogramas de investimento previstos nas autorizações e poderá exigir garantias ou aplicar sanções, inclusive a cassação da autorização.

§ 4º (VETADO).

Art. 9º Os interessados em obter a autorização de instalação portuária poderão requerê-la à Antaq a qualquer tempo, na forma do regulamento.

§ 1º Recebido o requerimento de autorização de instalação portuária, a Antaq deverá:

I - publicar o extrato do requerimento, inclusive na internet; e

II - promover a abertura de processo de anúncio público, com prazo de 30 (trinta) dias, para identificar a existência de outros interessados na obtenção de autorização de instalação portuária na mesma região e com características semelhantes.

§ 2º (VETADO).

§ 3º (VETADO).

Art. 10. O poder concedente poderá determinar à Antaq, a qualquer momento e em consonância com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário, a abertura de processo de chamada pública para identificar a existência de interessados na obtenção de autorização de instalação portuária, na forma do regulamento e observado o prazo previsto no inciso II do § 1º do art. 9º.

Art. 11. O instrumento da abertura de chamada ou anúncio público indicará obrigatoriamente os seguintes parâmetros:

I - a região geográfica na qual será implantada a instalação portuária;

II - o perfil das cargas a serem movimentadas; e

III - a estimativa do volume de cargas ou de passageiros a ser movimentado nas instalações portuárias.

Parágrafo único. O interessado em autorização de instalação portuária deverá apresentar título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento, cessão de direito real ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do respectivo terreno, além de outros documentos previstos no instrumento de abertura.

Art. 12. Encerrado o processo de chamada ou anúncio público, o poder concedente deverá analisar a viabilidade locacional das propostas e sua adequação às diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário.

§ 1º Observado o disposto no regulamento, poderão ser expedidas diretamente as autorizações de instalação portuária quando:

I - o processo de chamada ou anúncio público seja concluído com a participação de um único interessado; ou

II - havendo mais de uma proposta, não haja impedimento locacional à implantação de todas elas de maneira concomitante.

§ 2º Havendo mais de uma proposta e impedimento locacional que inviabilize sua implantação de maneira concomitante, a Antaq deverá

promover processo seletivo público, observados os princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 3º O processo seletivo público de que trata o § 2º atenderá ao disposto no regulamento e considerará como critério de julgamento, de forma isolada ou combinada, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga, e outros estabelecidos no edital.

§ 4º Em qualquer caso, somente poderão ser autorizadas as instalações portuárias compatíveis com as diretrizes do planejamento e das políticas do setor portuário, na forma do caput.

Art. 13. A Antaq poderá disciplinar as condições de acesso, por qualquer interessado, em caráter excepcional, às instalações portuárias autorizadas, assegurada remuneração adequada ao titular da autorização.

Seção III

Dos Requisitos para a Instalação dos Portos e Instalações Portuárias

Art. 14. A celebração do contrato de concessão ou arrendamento e a expedição de autorização serão precedidas de:

I - consulta à autoridade aduaneira;

II - consulta ao respectivo poder público municipal; e

III - emissão, pelo órgão licenciador, do termo de referência para os estudos ambientais com vistas ao licenciamento.

Seção IV

Da Definição da Área de Porto Organizado

Art. 15. Ato do Presidente da República disporá sobre a definição da área dos portos organizados, a partir de proposta da Secretaria de Portos da Presidência da República.

Parágrafo único. A delimitação da área deverá considerar a adequação dos acessos marítimos e terrestres, os ganhos de eficiência e competitividade decorrente da escala das operações e as instalações portuárias já existentes.

CAPÍTULO III

DO PODER CONCEDENTE

Art. 16. Ao poder concedente compete:

I - elaborar o planejamento setorial em conformidade com as políticas e diretrizes de logística integrada;

II - definir as diretrizes para a realização dos procedimentos licitatórios, das chamadas públicas e dos processos seletivos de que trata esta Lei, inclusive para os respectivos editais e instrumentos convocatórios;

III - celebrar os contratos de concessão e arrendamento e expedir as autorizações de instalação portuária, devendo a Antaq fiscalizá-los em

conformidade com o disposto na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001; e

IV - estabelecer as normas, os critérios e os procedimentos para a pré-qualificação dos operadores portuários.

§ 1º Para os fins do disposto nesta Lei, o poder concedente poderá celebrar convênios ou instrumentos congêneres de cooperação técnica e administrativa com órgãos e entidades da administração pública federal, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, inclusive com repasse de recursos.

§ 2º No exercício da competência prevista no inciso II do caput, o poder concedente deverá ouvir previamente a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis sempre que a licitação, a chamada pública ou o processo seletivo envolver instalações portuárias voltadas à movimentação de petróleo, gás natural, seus derivados e biocombustíveis.

CAPÍTULO IV

DA ADMINISTRAÇÃO DO PORTO ORGANIZADO

Seção I

Das Competências

Art. 17. A administração do porto é exercida diretamente pela União, pela delegatária ou pela entidade concessionária do porto organizado.

§ 1º Compete à administração do porto organizado, denominada autoridade portuária:

I - cumprir e fazer cumprir as leis, os regulamentos e os contratos de concessão;

II - assegurar o gozo das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto ao comércio e à navegação;

III - pré-qualificar os operadores portuários, de acordo com as normas estabelecidas pelo poder concedente;

IV - arrecadar os valores das tarifas relativas às suas atividades;

V - fiscalizar ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias;

VI - fiscalizar a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

VII - promover a remoção de embarcações ou cascos de embarcações que possam prejudicar o acesso ao porto;

VIII - autorizar a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, ouvidas as demais autoridades do porto;

IX - autorizar a movimentação de carga das embarcações, ressalvada a competência da autoridade marítima em situações de assistência e salvamento de embarcação, ouvidas as demais autoridades do porto;

X - suspender operações portuárias que prejudiquem o funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;

XI - reportar infrações e representar perante a Antaq, visando à instauração de processo administrativo e aplicação das penalidades previstas em lei, em regulamento e nos contratos;

XII - adotar as medidas solicitadas pelas demais autoridades no porto;

XIII - prestar apoio técnico e administrativo ao conselho de autoridade portuária e ao órgão de gestão de mão de obra;

XIV - estabelecer o horário de funcionamento do porto, observadas as diretrizes da Secretaria de Portos da Presidência da República, e as jornadas de trabalho no cais de uso público; e

XV - organizar a guarda portuária, em conformidade com a regulamentação expedida pelo poder concedente.

§ 2º A autoridade portuária elaborará e submeterá à aprovação da Secretaria de Portos da Presidência da República o respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.

§ 3º O disposto nos incisos IX e X do § 1º não se aplica à embarcação militar que não esteja praticando comércio.

§ 4º A autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego pode intervir para assegurar aos navios da Marinha do Brasil a prioridade para atracação no porto.

§ 5º (VETADO).

Art. 18. Dentro dos limites da área do porto organizado, compete à administração do porto:

I - sob coordenação da autoridade marítima:

a) estabelecer, manter e operar o balizamento do canal de acesso e da bacia de evolução do porto;

b) delimitar as áreas de fundeadouro, de fundeio para carga e descarga, de inspeção sanitária e de polícia marítima;

c) delimitar as áreas destinadas a navios de guerra e submarinos, plataformas e demais embarcações especiais, navios em reparo ou aguardando atracação e navios com cargas inflamáveis ou explosivas;

d) estabelecer e divulgar o calado máximo de operação dos navios, em função dos levantamentos batimétricos efetuados sob sua responsabilidade; e

e) estabelecer e divulgar o porte bruto máximo e as dimensões máximas dos navios que trafegarão, em função das limitações e características físicas do cais do porto;

II - sob coordenação da autoridade aduaneira:

a) delimitar a área de alfandegamento; e

b) organizar e sinalizar os fluxos de mercadorias, veículos, unidades de cargas e de pessoas.

Art. 19. A administração do porto poderá, a critério do poder concedente, explorar direta ou indiretamente áreas não afetadas às operações portuárias, observado o disposto no respectivo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto.

Parágrafo único. O disposto no caput não afasta a aplicação das normas de licitação e contratação pública quando a administração do porto for exercida por órgão ou entidade sob controle estatal.

Art. 20. Será instituído em cada porto organizado um conselho de autoridade portuária, órgão consultivo da administração do porto.

§ 1º O regulamento disporá sobre as atribuições, o funcionamento e a composição dos conselhos de autoridade portuária, assegurada a participação de representantes da classe empresarial, dos trabalhadores portuários e do poder público.

§ 2º A representação da classe empresarial e dos trabalhadores no conselho a que alude o caput será paritária.

§ 3º A distribuição das vagas no conselho a que alude o caput observará a seguinte proporção:

I - 50% (cinquenta por cento) de representantes do poder público;

II - 25% (vinte e cinco por cento) de representantes da classe empresarial; e

III - 25% (vinte e cinco por cento) de representantes da classe trabalhadora.

Art. 21. Fica assegurada a participação de um representante da classe empresarial e outro da classe trabalhadora no conselho de administração ou órgão equivalente da administração do porto, quando se tratar de entidade sob controle estatal, na forma do regulamento.

Parágrafo único. A indicação dos representantes das classes empresarial e trabalhadora a que alude o caput será feita pelos respectivos representantes no conselho de autoridade portuária.

Art. 22. A Secretaria de Portos da Presidência da República coordenará a atuação integrada dos órgãos e entidades públicos nos portos organizados e instalações portuárias, com a finalidade de garantir a eficiência e a qualidade de suas atividades, nos termos do regulamento.

Seção II

Da Administração Aduaneira nos Portos Organizados e nas Instalações Portuárias Alfandegadas

Art. 23. A entrada ou a saída de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas somente poderá efetuar-se em portos ou instalações portuárias alfandegados.

Parágrafo único. O alfandegamento de portos organizados e instalações portuárias destinados à movimentação e armazenagem de mercadorias importadas ou à exportação será efetuado após cumpridos os requisitos previstos na legislação específica.

Art. 24. Compete ao Ministério da Fazenda, por intermédio das repartições aduaneiras:

I - cumprir e fazer cumprir a legislação que regula a entrada, a permanência e a saída de quaisquer bens ou mercadorias do País;

II - fiscalizar a entrada, a permanência, a movimentação e a saída de pessoas, veículos, unidades de carga e mercadorias, sem prejuízo das atribuições das outras autoridades no porto;

III - exercer a vigilância aduaneira e reprimir o contrabando e o descaminho, sem prejuízo das atribuições de outros órgãos;

IV - arrecadar os tributos incidentes sobre o comércio exterior;

V - proceder ao despacho aduaneiro na importação e na exportação;

VI - proceder à apreensão de mercadoria em situação irregular, nos termos da legislação fiscal;

VII - autorizar a remoção de mercadorias da área portuária para outros locais, alfandegados ou não, nos casos e na forma prevista na legislação aduaneira;

VIII - administrar a aplicação de regimes suspensivos, exonerativos ou devolutivos de tributos às mercadorias importadas ou a exportar;

IX - assegurar o cumprimento de tratados, acordos ou convenções internacionais no plano aduaneiro; e

X - zelar pela observância da legislação aduaneira e pela defesa dos interesses fazendários nacionais.

§ 1º No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira terá livre acesso a quaisquer dependências do porto ou instalação portuária, às embarcações atracadas ou não e aos locais onde se encontrem mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinadas.

§ 2º No exercício de suas atribuições, a autoridade aduaneira poderá, sempre que julgar necessário, requisitar documentos e informações e o apoio de força pública federal, estadual ou municipal.

CAPÍTULO V

DA OPERAÇÃO PORTUÁRIA

Art. 25. A pré-qualificação do operador portuário será efetuada perante a administração do porto, conforme normas estabelecidas pelo poder concedente.

§ 1º As normas de pré-qualificação devem obedecer aos princípios da legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência.

§ 2º A administração do porto terá prazo de 30 (trinta) dias, contado do pedido do interessado, para decidir sobre a pré-qualificação.

§ 3º Em caso de indeferimento do pedido mencionado no § 2º, caberá recurso, no prazo de 15 (quinze) dias, dirigido à Secretaria de Portos da Presidência da República, que deverá apreciá-lo no prazo de 30 (trinta) dias, nos termos do regulamento.

§ 4º Considera-se pré-qualificada como operador portuário a administração do porto.

Art. 26. O operador portuário responderá perante:

I - a administração do porto pelos danos culposamente causados à infraestrutura, às instalações e ao equipamento de que a administração do porto seja titular, que se encontre a seu serviço ou sob sua guarda;

II - o proprietário ou consignatário da mercadoria pelas perdas e danos que ocorrerem durante as operações que realizar ou em decorrência delas;

III - o armador pelas avarias ocorridas na embarcação ou na mercadoria dada a transporte;

IV - o trabalhador portuário pela remuneração dos serviços prestados e respectivos encargos;

V - o órgão local de gestão de mão de obra do trabalho avulso pelas contribuições não recolhidas;

VI - os órgãos competentes pelo recolhimento dos tributos incidentes sobre o trabalho portuário avulso; e

VII - a autoridade aduaneira pelas mercadorias sujeitas a controle aduaneiro, no período em que lhe estejam confiadas ou quando tenha controle ou uso exclusivo de área onde se encontrem depositadas ou devam transitar.

Parágrafo único. Compete à administração do porto responder pelas mercadorias a que se referem os incisos II e VII do caput quando estiverem em área por ela controlada e após o seu recebimento, conforme definido pelo regulamento de exploração do porto.

Art. 27. As atividades do operador portuário estão sujeitas às normas estabelecidas pela Antaq.

§ 1º O operador portuário é titular e responsável pela coordenação das operações portuárias que efetuar.

§ 2º A atividade de movimentação de carga a bordo da embarcação deve ser executada de acordo com a instrução de seu comandante ou de seus prepostos, responsáveis pela segurança da embarcação nas atividades de arrumação ou retirada da carga, quanto à segurança da embarcação.

Art. 28. É dispensável a intervenção de operadores portuários em operações:

I - que, por seus métodos de manipulação, suas características de automação ou mecanização, não requeiram a utilização de mão de obra ou possam ser executadas exclusivamente pela tripulação das embarcações;

II - de embarcações empregadas:

a) em obras de serviços públicos nas vias aquáticas do País, executadas direta ou indiretamente pelo poder público;

b) no transporte de gêneros de pequena lavoura e da pesca, para abastecer mercados de âmbito municipal;

c) na navegação interior e auxiliar;

d) no transporte de mercadorias líquidas a granel; e

e) no transporte de mercadorias sólidas a granel, quando a carga ou descarga for feita por aparelhos mecânicos automáticos, salvo quanto às atividades de recheço;

III - relativas à movimentação de:

a) cargas em área sob controle militar, quando realizadas por pessoal militar ou vinculado a organização militar;

b) materiais por estaleiros de construção e reparação naval; e

c) peças sobressalentes, material de bordo, mantimentos e abastecimento de embarcações; e

IV - relativas ao abastecimento de aguada, combustíveis e lubrificantes para a navegação.

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 29. As cooperativas formadas por trabalhadores portuários avulsos, registrados de acordo com esta Lei, poderão estabelecer-se como operadores portuários.

Art. 30. A operação portuária em instalações localizadas fora da área do porto organizado será disciplinada pelo titular da respectiva autorização, observadas as normas estabelecidas pelas autoridades marítima, aduaneira, sanitária, de saúde e de polícia marítima.

Art. 31. O disposto nesta Lei não prejudica a aplicação das demais normas referentes ao transporte marítimo, inclusive as decorrentes de convenções internacionais ratificadas, enquanto vincularem internacionalmente o País.

CAPÍTULO VI DO TRABALHO PORTUÁRIO

Art. 32. Os operadores portuários devem constituir em cada porto organizado um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, destinado a:

I - administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso;

II - manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso;

III - treinar e habilitar profissionalmente o trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro;

IV - selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso;

V - estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso;

VI - expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário; e
VII - arrecadar e repassar aos beneficiários os valores devidos pelos operadores portuários relativos à remuneração do trabalhador portuário avulso e aos correspondentes encargos fiscais, sociais e previdenciários.

Parágrafo único. Caso celebrado contrato, acordo ou convenção coletiva de trabalho entre trabalhadores e tomadores de serviços, o disposto no instrumento precederá o órgão gestor e dispensará sua intervenção nas relações entre capital e trabalho no porto.

Art. 33. Compete ao órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso:

I - aplicar, quando couber, normas disciplinares previstas em lei, contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho, no caso de transgressão disciplinar, as seguintes penalidades:

a) repreensão verbal ou por escrito;

b) suspensão do registro pelo período de 10 (dez) a 30 (trinta) dias; ou

c) cancelamento do registro;

II - promover:

a) a formação profissional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso, adequando-a aos modernos processos de movimentação de carga e de operação de aparelhos e equipamentos portuários;

b) o treinamento multifuncional do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso; e

c) a criação de programas de realocação e de cancelamento do registro, sem ônus para o trabalhador;

III - arrecadar e repassar aos beneficiários contribuições destinadas a incentivar o cancelamento do registro e a aposentadoria voluntária;

IV - arrecadar as contribuições destinadas ao custeio do órgão;

V - zelar pelas normas de saúde, higiene e segurança no trabalho portuário avulso; e

VI - submeter à administração do porto propostas para aprimoramento da operação portuária e valorização econômica do porto.

§ 1º O órgão não responde por prejuízos causados pelos trabalhadores portuários avulsos aos tomadores dos seus serviços ou a terceiros.

§ 2º O órgão responde, solidariamente com os operadores portuários, pela remuneração devida ao trabalhador portuário avulso e pelas indenizações decorrentes de acidente de trabalho.

§ 3º O órgão pode exigir dos operadores portuários garantia prévia dos respectivos pagamentos, para atender a requisição de trabalhadores portuários avulsos.

§ 4º As matérias constantes nas alíneas *a* e *b* do inciso II deste artigo serão discutidas em fórum permanente, composto, em caráter paritário, por representantes do governo e da sociedade civil.

§ 5º A representação da sociedade civil no fórum previsto no § 4º será paritária entre trabalhadores e empresários.

Art. 34. O exercício das atribuições previstas nos arts. 32 e 33 pelo órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso não implica vínculo empregatício com trabalhador portuário avulso.

Art. 35. O órgão de gestão de mão de obra pode ceder trabalhador portuário avulso, em caráter permanente, ao operador portuário.

Art. 36. A gestão da mão de obra do trabalho portuário avulso deve observar as normas do contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 37. Deve ser constituída, no âmbito do órgão de gestão de mão de obra, comissão paritária para solucionar litígios decorrentes da aplicação do disposto nos arts. 32, 33 e 35. § 1º Em caso de impasse, as partes devem recorrer à arbitragem de ofertas finais.

§ 2º Firmado o compromisso arbitral, não será admitida a desistência de qualquer das partes.

§ 3º Os árbitros devem ser escolhidos de comum acordo entre as partes, e o laudo arbitral proferido para solução da pendência constitui título executivo extrajudicial.

§ 4º As ações relativas aos créditos decorrentes da relação de trabalho avulso prescrevem em 5 (cinco) anos até o limite de 2 (dois) anos após o cancelamento do registro ou do cadastro no órgão gestor de mão de obra.

Art. 38. O órgão de gestão de mão de obra terá obrigatoriamente 1 (um) conselho de supervisão e 1 (uma) diretoria executiva.

§ 1º O conselho de supervisão será composto por 3 (três) membros titulares e seus suplentes, indicados na forma do regulamento, e terá como competência:

I - deliberar sobre a matéria contida no inciso V do caput do art. 32;

II - editar as normas a que se refere o art. 42; e

III - fiscalizar a gestão dos diretores, examinar, a qualquer tempo, os livros e papéis do órgão e solicitar informações sobre quaisquer atos praticados pelos diretores ou seus prepostos.

§ 2º A diretoria executiva será composta por 1 (um) ou mais diretores, designados e destituíveis na forma do regulamento, cujo prazo de gestão será de 3 (três) anos, permitida a redesignação.

§ 3º Até 1/3 (um terço) dos membros do conselho de supervisão poderá ser designado para cargos de diretores.

§ 4º No silêncio do estatuto ou contrato social, competirá a qualquer diretor a representação do órgão e a prática dos atos necessários ao seu funcionamento regular.

Art. 39. O órgão de gestão de mão de obra é reputado de utilidade pública, sendo-lhe vedado ter fins lucrativos, prestar serviços a terceiros ou exercer qualquer atividade não vinculada à gestão de mão de obra.

Art. 40. O trabalho portuário de capatazia, estiva, conferência de carga, conserto de carga, bloco e vigilância de embarcações, nos portos organizados, será realizado por trabalhadores portuários com vínculo empregatício por prazo indeterminado e por trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º Para os fins desta Lei, consideram-se:

I - capatazia: atividade de movimentação de mercadorias nas instalações dentro do porto, compreendendo o recebimento, conferência, transporte interno, abertura de volumes para a conferência aduaneira, manipulação, arrumação e entrega, bem como o carregamento e descarga de embarcações, quando efetuados por aparelhamento portuário;

II - estiva: atividade de movimentação de mercadorias nos conveses ou nos porões das embarcações principais ou auxiliares, incluindo o transbordo, arrumação, peação e despeação, bem como o carregamento e a descarga, quando realizados com equipamentos de bordo;

III - conferência de carga: contagem de volumes, anotação de suas características, procedência ou destino, verificação do estado das mercadorias, assistência à pesagem, conferência do manifesto e demais serviços correlatos, nas operações de carregamento e descarga de embarcações;

IV - conserto de carga: reparo e restauração das embalagens de mercadorias, nas operações de carregamento e descarga de embarcações,

reembalagem, marcação, remarcação, carimbagem, etiquetagem, abertura de volumes para vistoria e posterior recomposição;

V - vigilância de embarcações: atividade de fiscalização da entrada e saída de pessoas a bordo das embarcações atracadas ou fundeadas ao largo, bem como da movimentação de mercadorias nos portalós, rampas, porões, conveses, plataformas e em outros locais da embarcação; e

VI - bloco: atividade de limpeza e conservação de embarcações mercantes e de seus tanques, incluindo batimento de ferrugem, pintura, reparos de pequena monta e serviços correlatos.

§ 2º A contratação de trabalhadores portuários de capatazia, bloco, estiva, conferência de carga, conserto de carga e vigilância de embarcações com vínculo empregatício por prazo indeterminado será feita exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados.

§ 3º O operador portuário, nas atividades a que alude o caput, não poderá locar ou tomar mão de obra sob o regime de trabalho temporário de que trata a Lei nº 6.019, de 3 de janeiro de 1974.

§ 4º As categorias previstas no caput constituem categorias profissionais diferenciadas.

Art. 41. O órgão de gestão de mão de obra:

I - organizará e manterá cadastro de trabalhadores portuários habilitados ao desempenho das atividades referidas no § 1º do art. 40; e

II - organizará e manterá o registro dos trabalhadores portuários avulsos.

§ 1º A inscrição no cadastro do trabalhador portuário dependerá exclusivamente de prévia habilitação profissional do trabalhador interessado, mediante treinamento realizado em entidade indicada pelo órgão de gestão de mão de obra.

§ 2º O ingresso no registro do trabalhador portuário avulso depende de prévia seleção e inscrição no cadastro de que trata o inciso I do caput, obedecidas a disponibilidade de vagas e a ordem cronológica de inscrição no cadastro.

§ 3º A inscrição no cadastro e o registro do trabalhador portuário extinguem-se por morte ou cancelamento.

Art. 42. A seleção e o registro do trabalhador portuário avulso serão feitos pelo órgão de gestão de mão de obra avulsa, de acordo com as normas estabelecidas em contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 43. A remuneração, a definição das funções, a composição dos ternos, a multifuncionalidade e as demais condições do trabalho avulso

serão objeto de negociação entre as entidades representativas dos trabalhadores portuários avulsos e dos operadores portuários.

Parágrafo único. A negociação prevista no caput contemplará a garantia de renda mínima inserida no item 2 do Artigo 2 da Convenção nº 137 da Organização Internacional do Trabalho - OIT.

Art. 44. É facultada aos titulares de instalações portuárias sujeitas a regime de autorização a contratação de trabalhadores a prazo indeterminado, observado o disposto no contrato, convenção ou acordo coletivo de trabalho.

Art. 45. (VETADO).

CAPÍTULO VII

DAS INFRAÇÕES E PENALIDADES

Art. 46. Constitui infração toda ação ou omissão, voluntária ou involuntária, que importe em:

I - realização de operações portuárias com infringência ao disposto nesta Lei ou com inobservância dos regulamentos do porto;

II - recusa injustificada, por parte do órgão de gestão de mão de obra, da distribuição de trabalhadores a qualquer operador portuário; ou

III - utilização de terrenos, área, equipamentos e instalações portuárias, dentro ou fora do porto organizado, com desvio de finalidade ou com desrespeito à lei ou aos regulamentos.

Parágrafo único. Responde pela infração, conjunta ou isoladamente, qualquer pessoa física ou jurídica que, intervindo na operação portuária, concorra para sua prática ou dela se beneficie.

Art. 47. As infrações estão sujeitas às seguintes penas, aplicáveis separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta:

I - advertência;

II - multa;

III - proibição de ingresso na área do porto por período de 30 (trinta) a 180 (cento e oitenta) dias;

IV - suspensão da atividade de operador portuário, pelo período de 30 (trinta) a 180 (cento e oitenta) dias; ou

V - cancelamento do credenciamento do operador portuário.

Parágrafo único. Sem prejuízo do disposto nesta Lei, aplicam-se subsidiariamente às infrações previstas no art. 46 as penalidades estabelecidas na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, separada ou cumulativamente, de acordo com a gravidade da falta.

Art. 48. Apurada, no mesmo processo, a prática de 2 (duas) ou mais infrações pela mesma pessoa física ou jurídica, aplicam-se cumulativamente as penas a elas cominadas, se as infrações não forem idênticas.

§ 1º Serão reunidos em um único processo os diversos autos ou representações de infração continuada, para aplicação da pena.

§ 2º Serão consideradas continuadas as infrações quando se tratar de repetição de falta ainda não apurada ou objeto do processo, de cuja instauração o infrator não tenha conhecimento, por meio de intimação.

Art. 49. Na falta de pagamento de multa no prazo de 30 (trinta) dias, contado da ciência pelo infrator da decisão final que impuser a penalidade, será realizado processo de execução.

Art. 50. As importâncias pecuniárias resultantes da aplicação das multas previstas nesta Lei reverterão para a Antaq, na forma do inciso V do caput do art. 77 da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001.

Art. 51. O descumprimento do disposto nos arts. 36, 39 e 42 desta Lei sujeitará o infrator à multa prevista no inciso I do art. 10 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

Art. 52. O descumprimento do disposto no caput e no § 3º do art. 40 desta Lei sujeitará o infrator à multa prevista no inciso III do art. 10 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, sem prejuízo das demais sanções cabíveis.

CAPÍTULO VIII

DO PROGRAMA NACIONAL DE DRAGAGEM PORTUÁRIA E HIDROVIÁRIA II

Art. 53. Fica instituído o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II, a ser implantado pela Secretaria de Portos da Presidência da República e pelo Ministério dos Transportes, nas respectivas áreas de atuação.

§ 1º O Programa de que trata o caput abrange, dentre outras atividades:

I - as obras e serviços de engenharia de dragagem para manutenção ou ampliação de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio, e berços de atracação, compreendendo a remoção do material submerso e a escavação ou derrocamento do leito;

II - o serviço de sinalização e balizamento, incluindo a aquisição, instalação, reposição, manutenção e modernização de sinais náuticos e equipamentos necessários às hidrovias e ao acesso aos portos e terminais portuários;

III - o monitoramento ambiental; e

IV - o gerenciamento da execução dos serviços e obras.

§ 2º Para fins do Programa de que trata o caput, consideram-se:

I - dragagem: obra ou serviço de engenharia que consiste na limpeza, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de material do fundo de rios, lagos, mares, baías e canais;

II - draga: equipamento especializado acoplado à embarcação ou à plataforma fixa, móvel ou flutuante, utilizado para execução de obras ou serviços de dragagem;

III - material dragado: material retirado ou deslocado do leito dos corpos d'água decorrente da atividade de dragagem e transferido para local de despejo autorizado pelo órgão competente;

IV - empresa de dragagem: pessoa jurídica que tenha por objeto a realização de obra ou serviço de dragagem com a utilização ou não de embarcação; e

V - sinalização e balizamento: sinais náuticos para o auxílio à navegação e à transmissão de informações ao navegante, de forma a possibilitar posicionamento seguro de acesso e tráfego.

Art. 54. A dragagem por resultado compreende a contratação de obras de engenharia destinadas ao aprofundamento, alargamento ou expansão de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio e berços de atracação, bem como os serviços de sinalização, balizamento, monitoramento ambiental e outros com o objetivo de manter as condições de profundidade e segurança estabelecidas no projeto implantado.

§ 1º As obras ou serviços de dragagem por resultado poderão contemplar mais de um porto, num mesmo contrato, quando essa medida for mais vantajosa para a administração pública.

§ 2º Na contratação de dragagem por resultado, é obrigatória a prestação de garantia pelo contratado.

§ 3º A duração dos contratos de que trata este artigo será de até 10 (dez) anos, improrrogável.

§ 4º As contratações das obras e serviços no âmbito do Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária II poderão ser feitas por meio de licitações internacionais e utilizar o Regime Diferenciado de Contratações Públicas, de que trata a Lei nº 12.462, de 4 de agosto de 2011.

§ 5º A administração pública poderá contratar empresa para gerenciar e auditar os serviços e obras contratados na forma do caput.

Art. 55. As embarcações destinadas à dragagem sujeitam-se às normas específicas de segurança da navegação estabelecidas pela autoridade marítima e não se submetem ao disposto na Lei nº 9.432, de 8 de janeiro de 1997.

CAPÍTULO IX

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Art. 56. (VETADO).

Parágrafo único. (VETADO).

Art. 57. Os contratos de arrendamento em vigor firmados sob a Lei n^o 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, que possuam previsão expressa de prorrogação ainda não realizada, poderão ter sua prorrogação antecipada, a critério do poder concedente.

§ 1^o A prorrogação antecipada de que trata o caput dependerá da aceitação expressa de obrigação de realizar investimentos, segundo plano elaborado pelo arrendatário e aprovado pelo poder concedente em até 60 (sessenta) dias.

§ 2^o (VETADO).

§ 3^o Caso, a critério do poder concedente, a antecipação das prorrogações de que trata o caput não seja efetivada, tal decisão não implica obrigatoriamente na recusa da prorrogação contratual prevista originalmente.

§ 4^o (VETADO).

§ 5^o O Poder Executivo deverá encaminhar ao Congresso Nacional, até o último dia útil do mês de março de cada ano, relatório detalhado sobre a implementação das iniciativas tomadas com base nesta Lei, incluindo, pelo menos, as seguintes informações:

I - relação dos contratos de arrendamento e concessão em vigor até 31 de dezembro do ano anterior, por porto organizado, indicando data dos contratos, empresa detentora, objeto detalhado, área, prazo de vigência e situação de adimplemento com relação às cláusulas contratuais;

II - relação das instalações portuárias exploradas mediante autorizações em vigor até 31 de dezembro do ano anterior, segundo a localização, se dentro ou fora do porto organizado, indicando data da autorização, empresa detentora, objeto detalhado, área, prazo de vigência e situação de adimplemento com relação às cláusulas dos termos de adesão e autorização;

III - relação dos contratos licitados no ano anterior com base no disposto no art. 56 desta Lei, por porto organizado, indicando data do contrato, modalidade da licitação, empresa detentora, objeto, área, prazo de vigência e valor dos investimentos realizados e previstos nos contratos de concessão ou arrendamento;

IV - relação dos termos de autorização e os contratos de adesão adaptados no ano anterior, com base no disposto nos arts. 58 e 59 desta Lei, indicando data do contrato de autorização, empresa detentora, objeto, área, prazo de vigência e valor dos investimentos realizados e previstos nos termos de adesão e autorização;

V - relação das instalações portuárias operadas no ano anterior com base no previsto no art. 7º desta Lei, indicando empresa concessionária, empresa que utiliza efetivamente a instalação portuária, motivo e justificativa da utilização por interessado não detentor do arrendamento ou concessão e prazo de utilização.

Art. 58. Os termos de autorização e os contratos de adesão em vigor deverão ser adaptados ao disposto nesta Lei, em especial ao previsto nos §§ 1º a 4º do art. 8º, independentemente de chamada pública ou processo seletivo.

Parágrafo único. A Antaq deverá promover a adaptação de que trata o caput no prazo de 1 (um) ano, contado da data de publicação desta Lei.

Art. 59. As instalações portuárias enumeradas nos incisos I a IV do caput do art. 8º, localizadas dentro da área do porto organizado, terão assegurada a continuidade das suas atividades, desde que realizada a adaptação nos termos do art. 58.

Parágrafo único. Os pedidos de autorização para exploração de instalações portuárias enumeradas nos incisos I a IV do art. 8º, localizadas dentro da área do porto organizado, protocolados na Antaq até dezembro de 2012, poderão ser deferidos pelo poder concedente, desde que tenha sido comprovado até a referida data o domínio útil da área.

Art. 60. Os procedimentos licitatórios para contratação de dragagem homologados e os contratos de dragagem em vigor na data da publicação desta Lei permanecem regidos pelo disposto na Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007.

Art. 61. Até a publicação do regulamento previsto nesta Lei, ficam mantidas as regras para composição dos conselhos da autoridade portuária e dos conselhos de supervisão e diretorias executivas dos órgãos de gestão de mão de obra.

Art. 62. O inadimplemento, pelas concessionárias, arrendatárias, autorizadas e operadoras portuárias no recolhimento de tarifas portuárias e outras obrigações financeiras perante a administração do porto e a Antaq, assim declarado em decisão final, impossibilita a inadimplente de celebrar ou prorrogar contratos de concessão e arrendamento, bem como obter novas autorizações.

§ 1º Para dirimir litígios relativos aos débitos a que se refere o caput, poderá ser utilizada a arbitragem, nos termos da Lei nº 9.307, de 23 de setembro de 1996.

§ 2º O impedimento previsto no caput também se aplica às pessoas jurídicas, direta ou indiretamente, controladoras, controladas, coligadas, ou de controlador comum com a inadimplente.

Art. 63. As Companhias Docas observarão regulamento simplificado para contratação de serviços e aquisição de bens, observados os princípios constitucionais da publicidade, impessoalidade, moralidade, economicidade e eficiência.

Art. 64. As Companhias Docas firmarão com a Secretaria de Portos da Presidência da República compromissos de metas e desempenho empresarial que estabelecerão, nos termos do regulamento:

I - objetivos, metas e resultados a serem atingidos, e prazos para sua consecução;

II - indicadores e critérios de avaliação de desempenho;

III - retribuição adicional em virtude do seu cumprimento; e

IV - critérios para a profissionalização da gestão das Docas.

Art. 65. Ficam transferidas à Secretaria de Portos da Presidência da República as competências atribuídas ao Ministério dos Transportes e ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT em leis gerais e específicas relativas a portos fluviais e lacustres, exceto as competências relativas a instalações portuárias públicas de pequeno porte.

Art. 66. Aplica-se subsidiariamente às licitações de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária o disposto nas Leis nºs 12.462, de 4 de agosto de 2011, 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e 8.666, de 21 de junho de 1993.

Art. 67. Aplica-se subsidiariamente a esta Lei o disposto na Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, em especial no que se refere às competências e atribuições da Antaq.

Art. 68. As poligonais de áreas de portos organizados que não atendam ao disposto no art. 15 deverão ser adaptadas no prazo de 1 (um) ano.

Art. 69. (VETADO).

Art. 70. O art. 29 da Lei nº 5.025, de 10 de junho de 1966, passa a vigorar com a seguinte redação:

“Art. 29. Os serviços públicos necessários à importação e exportação deverão ser centralizados pela administração pública em todos os portos organizados.

§ 1º Os serviços de que trata o caput serão prestados em horário corrido e coincidente com a operação de cada porto, em turnos, inclusive aos domingos e feriados.

§ 2º O horário previsto no § 1º poderá ser reduzido por ato do Poder Executivo, desde que não haja prejuízo à segurança nacional e à operação portuária.

.....” (NR)

Art. 71. A Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 13. Ressalvado o disposto em legislação específica, as outorgas a que se refere o inciso I do caput do art. 12 serão realizadas sob a forma de:.....” (NR)

“Art. 14. Ressalvado o disposto em legislação específica, o disposto no art. 13 aplica-se conforme as seguintes diretrizes:

.....
III - depende de autorização:

.....
c) a construção e a exploração das instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

.....
g) (revogada);

h) (revogada);

.....” (NR)

“Art. 20.

I - implementar, nas respectivas esferas de atuação, as políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, pelo Ministério dos Transportes e pela Secretaria de Portos da Presidência da República, nas respectivas áreas de competência, segundo os princípios e diretrizes estabelecidos nesta Lei;

.....” (NR)

“Art. 21. Ficam instituídas a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ, entidades integrantes da administração federal indireta, submetidas ao regime autárquico especial e vinculadas, respectivamente, ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, nos termos desta Lei.

.....” (NR)

“Art. 23. Constituem a esfera de atuação da Antaq:

.....
II - os portos organizados e as instalações portuárias neles localizadas;

III - as instalações portuárias de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

.....
§ 1º A Antaq articular-se-á com órgãos e entidades da administração, para resolução das interfaces do transporte aquaviário com as outras modalidades de transporte, com a finalidade de promover a movimentação intermodal mais econômica e segura de pessoas e bens.

.....” (NR)
 “Art. 27.

I - promover estudos específicos de demanda de transporte aquaviário e de atividades portuárias;

.....
III - propor ao Ministério dos Transportes o plano geral de outorgas de exploração da infraestrutura aquaviária e de prestação de serviços de transporte aquaviário;

a) (revogada);

b) (revogada);

.....
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;

.....
XIV - estabelecer normas e padrões a serem observados pelas administrações portuárias, concessionários, arrendatários, autorizatários e operadores portuários, nos termos da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

XV - elaborar editais e instrumentos de convocação e promover os procedimentos de licitação e seleção para concessão, arrendamento ou autorização da exploração de portos organizados ou instalações portuárias, de acordo com as diretrizes do poder concedente, em obediência ao disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

XVI - cumprir e fazer cumprir as cláusulas e condições dos contratos de concessão de porto organizado ou dos contratos de arrendamento de instalações portuárias quanto à manutenção e reposição dos bens e equipamentos reversíveis à União de que trata o inciso VIII do caput do art. 5º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

.....
XXII - fiscalizar a execução dos contratos de adesão das autorizações de instalação portuária de que trata o art. 8º da Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

.....
XXV - celebrar atos de outorga de concessão para a exploração da infraestrutura aquaviária, gerindo e fiscalizando os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos;

XXVI - fiscalizar a execução dos contratos de concessão de porto organizado e de arrendamento de instalação portuária, em conformidade

com o disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012;

XXVII - (revogado).

§ 1º

II - participar de foros internacionais, sob a coordenação do Poder Executivo; e

§ 3º (Revogado).

§ 4º (Revogado).” (NR)

“Art. 33. Ressalvado o disposto em legislação específica, os atos de outorga de autorização, concessão ou permissão editados e celebrados pela ANTT e pela Antaq obedecerão ao disposto na Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, nas Subseções II, III, IV e V desta Seção e nas regulamentações complementares editadas pelas Agências.” (NR)

“Art. 34-A.

§ 2º O edital de licitação indicará obrigatoriamente, ressalvado o disposto em legislação específica:

.....” (NR)

“Art. 35. O contrato de concessão deverá refletir fielmente as condições do edital e da proposta vencedora e terá como cláusulas essenciais, ressalvado o disposto em legislação específica, as relativas a:

.....” (NR)

“Art. 43. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será outorgada segundo as diretrizes estabelecidas nos arts. 13 e 14 e apresenta as seguintes características:

.....” (NR)

“Art. 44. A autorização, ressalvado o disposto em legislação específica, será disciplinada em regulamento próprio e será outorgada mediante termo que indicará:

.....” (NR)

“Art. 51-A. Fica atribuída à Antaq a competência de fiscalização das atividades desenvolvidas pelas administrações de portos organizados, pelos operadores portuários e pelas arrendatárias ou autorizatárias de instalações portuárias, observado o disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012.

§ 1º Na atribuição citada no caput incluem-se as administrações dos portos objeto de convênios de delegação celebrados nos termos da Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996.

§ 2º A Antaq prestará ao Ministério dos Transportes ou à Secretaria de Portos da Presidência da República todo apoio necessário à celebração dos convênios de delegação.” (NR)

“Art. 56.

Parágrafo único. Cabe ao Ministro de Estado dos Transportes ou ao Ministro de Estado Chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República, conforme o caso, instaurar o processo administrativo disciplinar, competindo ao Presidente da República determinar o afastamento preventivo, quando for o caso, e proferir o julgamento.” (NR)

“Art. 67. As decisões das Diretorias serão tomadas pelo voto da maioria absoluta de seus membros, cabendo ao Diretor-Geral o voto de qualidade, e serão registradas em atas.

Parágrafo único. As datas, as pautas e as atas das reuniões de Diretoria, assim como os documentos que as instruem, deverão ser objeto de ampla publicidade, inclusive por meio da internet, na forma do regulamento.” (NR)

“Art. 78. A ANTT e a Antaq submeterão ao Ministério dos Transportes e à Secretaria de Portos da Presidência da República, respectivamente, suas propostas orçamentárias anuais, nos termos da legislação em vigor.

.....” (NR)

“Art. 78-A.

§ 1º Na aplicação das sanções referidas no caput, a Antaq observará o disposto na Lei na qual foi convertida a Medida Provisória nº 595, de 6 de dezembro de 2012.

§ 2º A aplicação da sanção prevista no inciso IV do caput, quando se tratar de concessão de porto organizado ou arrendamento e autorização de instalação portuária, caberá ao poder concedente, mediante proposta da Antaq.” (NR)

“Art. 81.

.....

III - instalações e vias de transbordo e de interface intermodal, exceto as portuárias;

IV - (revogado).” (NR)

“Art. 82.

.....

§ 2º No exercício das atribuições previstas neste artigo e relativas a vias navegáveis, o DNIT observará as prerrogativas específicas da autoridade marítima.

.....” (NR)

Art. 72. A Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, passa a vigorar com as seguintes alterações:

“Art. 24-A. A Secretaria de Portos compete assessorar direta e imediatamente o Presidente da República na formulação de políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres e, especialmente, promover a execução e a avaliação de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura dos portos e instalações portuárias marítimos, fluviais e lacustres.

.....
 § 2º

.....
III - a elaboração dos planos gerais de outorgas;

.....
V - o desenvolvimento da infraestrutura e da superestrutura aquaviária dos portos e instalações portuárias sob sua esfera de atuação, com a finalidade de promover a segurança e a eficiência do transporte aquaviário de cargas e de passageiros.

.....” (NR)

“Art. 27.

.....
 XXII -

a) política nacional de transportes ferroviário, rodoviário e aquaviário;

b) marinha mercante e vias navegáveis; e

c) participação na coordenação dos transportes aeroviários;

.....” (NR)

Art. 73. A Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998, passa a vigorar acrescida do seguinte art. 10-A:

“Art. 10-A. É assegurado, na forma do regulamento, benefício assistencial mensal, de até 1 (um) salário mínimo, aos trabalhadores portuários avulsos, com mais de 60 (sessenta) anos, que não cumprirem os requisitos para a aquisição das modalidades de aposentadoria previstas nos arts. 42, 48, 52 e 57 da Lei nº 8.213, de 24 de julho de 1991, e que não possuam meios para prover a sua subsistência.

Parágrafo único. O benefício de que trata este artigo não pode ser acumulado pelo beneficiário com qualquer outro no âmbito da seguridade social ou de outro regime, salvo os da assistência médica e da pensão especial de natureza indenizatória.”

Art. 74. (VETADO).

Art. 75. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 76. Ficam revogados:

- I - a Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993;
- II - a Lei nº 11.610, de 12 de dezembro de 2007;
- III - o art. 21 da Lei nº 11.314, de 3 de julho de 2006;
- IV - o art. 14 da Lei nº 11.518, de 5 de setembro de 2007;
- V - os seguintes dispositivos da Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001:
 - a) as alíneas g e h do inciso III do caput do art. 14;
 - b) as alíneas a e b do inciso III do caput do art. 27;
 - c) o inciso XXVII do caput do art. 27;
 - d) os §§ 3º e 4º do art. 27; e
 - e) o inciso IV do caput do art. 81; e
- VI - o art. 11 da Lei nº 9.719, de 27 de novembro de 1998.

Brasília, 5 de junho de 2013; 192^o da Independência e 125^o da República.

DILMA ROUSSEFF

José Eduardo Cardozo

Guido Mantega

César Borges

Manoel Dias

Miriam Belchior

Garibaldi Alves Filho

Luis Inácio Lucena Adams

Mário Lima Júnior

Este texto não substitui o publicado no DOU de 5.6.2013 - edição extra