

**UNIVERSIDADE DO EXTREMO SUL CATARINENSE – UNESC
CURSO DE ADMINISTRAÇÃO – LINHA DE FORMAÇÃO ESPECÍFICA EM
COMÉRCIO EXTERIOR**

GÉSSICA BRISTOT ZEFERINO

**A PERCEPÇÃO DAS EMPRESAS EXPORTADORAS DO MUNICÍPIO DE
CRICIÚMA - SC PERANTE AS POLÍTICAS PÚBLICAS PARA O
DESENVOLVIMENTO DO PORTO DE IMBITUBA - SC**

**CRICIÚMA
2015**

GÉSSICA BRISTOT ZEFERINO

**A PERCEPÇÃO DAS EMPRESAS EXPORTADORAS DO MUNICÍPIO DE
CRICIÚMA - SC PERANTE AS POLÍTICAS PÚBLICAS PARA O
DESENVOLVIMENTO DO PORTO DE IMBITUBA - SC**

Monografia apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharelado do Curso de Administração – Linha de Formação Específica em Comercio Exterior, da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC.

Orientador: Prof. Msc. Júlio Cesar Zilli.

CRICIÚMA

2015

DEDICATÓRIA

As pessoas que me deram a vida os meus pais:
Adão Medeiros Zeferino e Sonia Bristot
Zeferino, que sempre acreditaram em mim, me
dando todo apoio emocional e financeiro para a
realizações de meus sonhos, à vocês, meus
mestres da vida, obrigada!

AGRADECIMENTOS

A Deus e sua intercessora Nossa Senhora da Conceição Aparecida, pelas graças recebidas ao longo de minha vida, sem vocês, os ganhos e as oportunidades adquiridas não seriam possíveis.

A UNESCO onde encontrei um ambiente acolhedor e com ótima infraestrutura.

Aos Professores por me proporcionarem todo o conhecimento recebido, especialmente ao Mestre Júlio Cesar Zilli, meu orientador, a quem tenho grande admiração por sua paciência, dedicação em sala e sua inteligência, que com tanta presteza colaborou para a conclusão desta monografia. E que considero como um amigo, desejando tudo de bom que essa vida possa lhe proporcionar. A você muito obrigada!

Por fim, gostaria de agradecer ao grupo de empresas exportadoras de Criciúma que me atenderam e responderam ao meu questionário, permitindo assim que esta pesquisa se tornasse viável e concluída.

“Há pouca diferença entre as pessoas. Mas essa pequena diferença faz uma grande diferença. A pequena diferença é uma atitude. A grande diferença é se ela é positiva ou negativa”.

W. Clement Stone

RESUMO

ZEFERINO, Gécica Bristot. **A percepção das empresas exportadoras do município de Criciúma – SC perante as políticas públicas para o desenvolvimento do porto de Imbituba - SC.** 2015. 74 páginas. Monografia do Curso de Administração – Linha de Formação Específica em Comércio Exterior, da Universidade do Extremo Sul Catarinense – UNESC.

As políticas públicas e normas para o desenvolvimento portuário do Brasil são desenvolvidas por meio da Secretária Especial dos Portos da Presidência da República (SEP/PR), contemplando o Plano Nacional de Logística Portuária, Plano de Desenvolvimento e Zoneamento, Plano Mestre e o Plano Geral de Outorgas. Inserindo-se no contexto portuário Sul catarinense, o Porto de Imbituba, está associado ao desenvolvimento da região Sul, principalmente pelo escoamento da produção de carvão nos anos de 1970 a 1990. Neste contexto, o estudo teve como objetivo analisar a percepção das empresas exportadoras do município de Criciúma – SC perante as políticas públicas para o desenvolvimento do Porto de Imbituba- SC. Metodologicamente, o estudo caracterizou-se como uma pesquisa descritiva, quanto aos fins de investigação, e bibliográfica e um estudo multicaso, envolvendo as empresas exportadoras do município de Criciúma - SC, quanto aos meios de investigação. O instrumento de coleta de dados foi um questionário enviado por *email* aos profissionais de comércio exterior das empresas em estudo. A análise dos dados foi essencialmente qualitativa. Verificou-se que as empresas exportadoras identificam a importância que as políticas públicas para o desenvolvido portuário do Porto de Imbituba, e que é necessário um planejamento para que os portos se tornem competitivos, porém, para a grande maioria das empresas estes planos não condizem muitas vezes com a realidade do Porto de Imbituba e demais portos.

Palavras-chave: Empresas Exportadoras. Políticas Públicas. Porto de Imbituba. Desenvolvimento.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Sistema portuário brasileiro.....	15
Figura 2 – Vetores logísticos do Plano Nacional de Logística e Transportes.....	25
Figura 3 – Linhas disponíveis no Porto de Imbituba.....	50

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Histórico do Sistema Portuário Brasileiro (1960 – 2013).....	17
Quadro 2 – Fundamentos do planejamento portuário.....	19
Quadro 3 – Formas de exploração de instalações Portuárias.....	22
Quadro 4 – Situação atual dos Planos Mestres	28
Quadro 5 – Resumo dos portos catarinenses.	36
Quadro 6 – Trajetória e a formação do complexo carbonífero.	38
Quadro 7 – Resumo histórico porto de Imbituba	40
Quadro 8 – Principais autores da fundamentação teórica.....	43
Quadro 9 – Estruturação da população alvo.	44
Quadro 10 – Empresas exportadoras e o mercado de exportação.....	49
Quadro 11 – Empresas exportadoras e o mercado de importação.....	51
Quadro 12 – Desafios e oportunidades nas operações portuárias via Imbituba.	51
Quadro 13 – Políticas públicas para desenvolvimento portuário no Brasil.....	53
Quadro 14 – Visualização a regulamentação do setor portuário por meio da nova Lei 12.815/13	54
Quadro 15 – Políticas públicas e o desenvolvimento portuário no Brasil e para o	56
Porto de Imbituba	56

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
1.1 SITUAÇÃO PROBLEMA	11
1.2 OBJETIVOS	12
1.2.1 Objetivo geral	12
1.2.2 Objetivos específicos	12
1.3 JUSTIFICATIVA	12
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	14
2.1 SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO	14
2.2 PLANEJAMENTO PORTUÁRIO	17
2.2.1 Lei nº 12.815/2013	19
2.3 POLÍTICAS PÚBLICAS PARA O DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO	23
2.3.1 Plano Nacional de Logística e Transportes	24
2.3.2 Plano Nacional de Logística Portuária	26
2.3.3 Plano Mestre	27
2.3.4 Plano de Desenvolvimento e Zoneamento	28
2.3.5 Plano Geral de Outorgas	30
2.4 PROGRAMAS DE INVESTIMENTO EM LOGÍSTICA.....	30
2.4.1 Programa de investimentos em rodovias	31
2.4.2 Programa de investimentos em ferrovias	32
2.4.3 Programa de investimentos em aeroportos	33
2.4.4 Programa de investimentos em portos	34
2.5 SISTEMA PORTUÁRIO CATARINENSE	35
2.4.1 Portos catarinenses	36
2.5 PORTO DE IMBITUBA.....	38
2.5.1 Histórico, crise e desenvolvimento	38
3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	42
3.1 DELINEAMENTO DA PESQUISA.....	42
3.2 DEFINIÇÃO DA ÁREA OU POPULAÇÃO ALVO	44
3.3 PLANO DE COLETA DE DADOS	45
3.4 PLANO DE ANÁLISE DOS DADOS.....	47
4 ANÁLISE DOS DADOS DA PESQUISA	49
4.1 EMPRESAS EXPORTADORAS <i>VERSUS</i> PORTO DE IMBITUBA	49

4.2 DESAFIOS E OPORTUNIDADES NA OPERAÇÃO VIA PORTO DE IMBITUBA	51
4.3 EMPRESAS EXPORTADORAS E POLÍTICAS PÚBLICAS PARA DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO	53
5 CONCLUSÃO	58
REFERÊNCIAS	61
APÊNDICES	68
APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO.....	69
APÊNDICE B – PLANTA DA OPERAÇÃO.....	72

1 INTRODUÇÃO

Os portos brasileiros são de grande importância para a macroeconomia do país juntamente com o comércio exterior, representando a ligação de entrada e saída de mercadorias dos modais terrestres e marítimos nas operações de importação e exportação (RODRIGUES, 2003).

Conforme dados da Secretária Especial Dos Portos da Presidência da República (SEP/PR), a costa brasileira é composta por 8,5 mil quilômetros navegáveis, onde se localizam diversos portos marítimos de Norte a Sul do País. O setor portuário brasileiro movimentou, em 2013, 931 milhões de toneladas de carga bruta, com um crescimento de 2,9% em relação a 2012. O sistema portuário brasileiro é responsável pela movimentação de mais de 90% das exportações do país, com 338 milhões de toneladas (36%) efetuadas pelos Portos Públicos e 593 milhões (64%) pelos Terminais de Uso Privado (TUP) (BRASIL, 2014).

No Sul de Santa Catarina encontra-se o Porto de Imbituba, iniciando sua história no final do século passado com o descobrimento de jazidas de carvão no Sul do Estado, pois esse material iria ser transportado por estrada de ferro, que estavam em construção na época (ANTAQ, 2014). Atualmente, o Porto de Imbituba é administrado pela SC Participações e Parcerias S.A., após a transferência pelo governo federal para o governo do Estado de Santa Catarina (PIRES, 2014; SC PAC, 2015).

Com ênfase nas políticas públicas e normas para o desenvolvimento portuário do Brasil, estas são desenvolvidas por meio da Secretária Especial Dos Portos da Presidência da República (SEP/PR), que proporciona a execução e a avaliação de medidas, projetos de desenvolvimento da infraestrutura e reforma dos portos, instalações portuárias marítimas, fluviais e lacustres. (BRASIL, 2015).

Neste contexto, a pesquisa tem por objetivo analisar a percepção das empresas exportadoras do município de Criciúma perante as políticas públicas para o desenvolvimento do Porto de Imbituba- SC.

A monografia foi desenvolvida em cinco capítulos, sendo que o primeiro destaca a situação problema, os objetivos, geral e específicos, e a justificativa para o desenvolvimento da pesquisa. No segundo capítulo consta a fundamentação teórica, destacando os autores e suas publicações mais relevantes em relação ao tema em estudo pesquisado.

O terceiro capítulo trata dos procedimentos metodológicos .

No quarto capítulo salienta-se os dados coletados com a pesquisa de campo e a sua análise com o objetivo de responder à pergunta de pesquisa apresentada no estudo. Finalizando o trabalho, encontram-se a conclusão, as referências, os anexos e o apêndice contendo o instrumento de coleta de dados.

1.1 SITUAÇÃO PROBLEMA

A Secretaria Especial dos Portos da Presidência da República (SEP/PR) desenvolveu planos para o desenvolvimento portuário no Brasil, com os quais se destacam principalmente o Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), Plano Mestre (PM) e o Plano Geral de Outorgas (PGO). Estes planos favorecem a reestruturação e aprimoramento da atividade portuária no Brasil, tornando este setor mais competitivo perante o mercado nacional e internacional.

Dos 37 portos que movimentam cargas no Brasil, seis deles estão localizados no Estado de Santa Catarina, sendo que quatro deles são delegados pelo Estado ou por Municípios, no caso de Imbituba, Itajaí, Laguna e São Francisco do Sul, e os Terminais Portuários de Itapoá e Navegantes, com administração privada. No Sul de Santa Catarina, destaca-se principalmente o Porto de Imbituba, uma vez que está associado ao desenvolvimento da região, principalmente pelo escoamento da produção de carvão nos anos de 1970 a 1990.

Considerando esses aspectos, torna-se preciso compreender como as políticas públicas podem ser indutoras da competitividade na exportação via Porto de Imbituba, bem como nas dificuldades enfrentadas pelas empresas, considerando-se o perfil das empresas exportadoras do Município de Criciúma - SC.

Baseado em tais proposições, o presente estudo tem como pergunta de pesquisa: **Qual a percepção das empresas exportadoras do município de Criciúma - SC perante as políticas públicas para o desenvolvimento do Porto de Imbituba- SC?**

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo geral

Analisar a percepção das empresas exportadoras do município de Criciúma - SC perante as políticas públicas para o desenvolvimento do Porto de Imbituba- SC.

1.2.2 Objetivos específicos

- a) Identificar a relação comercial das empresas exportadoras do município de Criciúma - SC com o Porto de Imbituba;
- b) Destacar os principais desafios e oportunidades que as empresas exportadoras encontram no Porto Imbituba;
- c) Compreender a percepção das empresas exportadoras perante as políticas públicas para o desenvolvimento do Porto de Imbituba.

1.3 JUSTIFICATIVA

Este estudo tem por objetivo analisar a percepção das empresas exportadoras do município de Criciúma - SC perante as políticas públicas para o desenvolvimento do Porto de Imbituba- SC.

Desta maneira, o estudo é importante haja vista que a pesquisa será realizada junto às empresas exportadoras do município de Criciúma – SC apresenta ao leitor a oportunidade de compreender as políticas públicas para o desenvolvimento do setor portuário brasileiro.

A relevância se destaca em uma análise de nível municipal, que pode servir de pesquisa aos acadêmicos, demonstrando o cenário atual do porto de Imbituba. Além disso, é um instrumento aos empresários de qualquer ramo industrial que pretendem compreender as políticas públicas.

O trabalho oportuniza a identificação do porte e o perfil das empresas que utilizam o Porto de Imbituba, a fim de trazer uma percepção sobre o nível de dificuldade que as mesmas enfrentam nas operações portuárias, assim como as principais vantagens na utilização do porto.

Uma pesquisa que engloba um caso multicaso que não determina ramo em específico, independe o momento da aplicação da análise, mas sim as respostas do questionário enviado às empresas.

O trabalho é viável, pois foram coletados dados de leis, decretos acerca do tema políticas públicas, sites governamentais, artigos, além das informações fornecidas pelo grupo de empresas exportadoras do município de Criciúma –SC, por meio de um questionário, podendo ser realizada a pesquisa no tempo determinado pelo cronograma do Curso de Administração - Linha de Formação Específica em Comércio Exterior da UNESC.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

A fundamentação teórica busca as análises de autores que já comentaram sobre determinado tema em que se deseja pesquisar, onde direciona a um referencial teórico de acordo com a pesquisa que será feita (VIANNA, 2001).

Trata-se de um levantamento de bibliografia publicada, em forma de livros, revistas, publicações avulsas em imprensa escrita, fontes eletrônicas. Sua finalidade é colocar o pesquisador em contato direto com aquilo que foi escrito sobre determinado assunto, com o objetivo de permitir ao cientista o reforço paralelo na análise de suas pesquisas ou manipulação de suas informações (LAKATOS; MARCONI, 2001, p. 43-44).

Desta forma, os próximos tópicos do capítulo procuram direcionar informações relacionadas à pesquisa, o entendimento do tema em estudo com base em autores e órgãos governamentais, destacando-se: o sistema portuário brasileiro, planejamento portuário, Lei 12.815/2013, políticas públicas para o desenvolvimento portuário, sistema portuário catarinense, portos catarinenses, bem como o histórico, crise e desenvolvimento do Porto de Imbituba - SC.

2.1 SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO

As origens do novo sistema portuário brasileiro remontam a 1808, com a abertura dos portos, instigada pelo rei D. João VI. Foi nesse momento, de fato, que o Brasil se introduziu no cenário do comércio internacional. Esta entrada do país no comércio internacional se tornou ainda mais acelerada devido a publicação da Lei das Concessões, em 1869. O propósito da lei era liberar o financiamento privado de obras de ampliação nos principais portos nacionais da época (IPEA, 2011).

Contudo, o modelo privado de investimento durou até a década de 19(?), quando o Estado assumiu o papel de financiador dos recursos e encarregado desses ativos. O ápice desse processo aconteceu como o surgimento e a ampliação da empresa Portos do Brasil S/A (PORTOBRÁS) nas décadas seguintes. A empresa utilizava o cais comercial como operador portuário e atuava, também, como autoridade portuária nacional, administrando os 35 principais portos comerciais do país. A propósito, a PORTOBRÁS utilizava os portos por meio de subsidiárias – Companhias Docas –, tendo responsabilidades, ainda, da fiscalização das concessões estaduais e até mesmo dos terminais privativos de empresas estatais e privadas (CURCINO, 2007).

Com o fim da PORTOBRÁS, na década de 1990, o sistema portuário brasileiro passou por grave crise, forçando a criação da Lei de Modernização dos Portos, em 1993. Com a Lei nº 8.630/1993, houve a redefinição dos papéis da autoridade portuária, do operador portuário e do próprio Estado na gestão e regulação do sistema. Decretos e resoluções posteriores também aperfeiçoaram o marco institucional e o equilíbrio econômico financeiro dos contratos, na busca por eficiência e competitividade (IPEA, 2009).

Atualmente, existem no Brasil 37 portos públicos, entre marítimos e fluviais, e que são administrados pela União, as Companhias Docas ou delegados a Municípios, Estados ou consórcios públicos, sendo que a área destes portos é determinada pela ação do Poder Executivo, por meio da Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. O Brasil também conta com 42 terminais de uso privado e 3 complexos portuários organizados em 8,5 mil quilômetros de costa navegáveis (MESQUITA, 2015). A Figura 1 apresenta o sistema portuário brasileiro.

Figura 1 – Sistema portuário brasileiro.



Fonte: Brasil (2015, p.1).

O sistema portuário brasileiro é responsável pelo desenvolvimento de regiões e do País. As instalações portuárias são o equipamento final para atender as demandas do comércio internacional, demandadas pelos serviços dos exportadores e importadores (ARAÚJO, 2013).

Porém, vale notar que a burocracia envolvida no procedimento de liberação de cargas, nos portos públicos é grande, pois o tempo de liberação de mercadoria é maior que a média mundial, que é de 25 dias, sendo que a brasileira atinge os 39 dias para a liberação, aumentando, conseqüentemente, os custos aduaneiros (CNI, 2007). No ano de 2015, o Brasil se encontra na 116ª posição, na facilidade de realização de negócios, no ranking que compara a regulamentação dos negócios em empresas nacionais em 189 economias (DOING BUSINESS 2014).

O novo objetivo da SEP/PR é modernizar o Sistema de Gestão Portuária Nacional, onde foi buscado conhecimento de modernização, através dos modelos portuários de referência internacional. Portos como o de Barcelona, na Espanha, Cingapura, Busan, na Coreia do Sul, Los Angeles e Long Beach, nos Estados Unidos, Porto de Leixões e Lisboa, em Portugal e Hong Kong, na China foram visitados para se ter essa referência (BRASIL, 2014).

Para Jean Paulo Castro e Silva, diretor do Departamento de Gestão e Logística Portuária da SEP/PR, que participou das visitas aos portos da Ásia e Estados Unidos, é importante, para consolidar o processo de melhoria da gestão no setor portuário nacional, colocar a administração das Companhias Docas em um novo patamar de competitividade e eficiência. “Buscamos portos que são referência no mundo para entender o funcionamento deles e fazer uma proposta de modelo futuro para o Brasil” (BRASIL, 2014).

A partir deste estudo, realizado pela SEP/PR juntamente com a empresa responsável pela elaboração de um projeto de modernização portuária, e de acordo com a Companhias Docas do Estado de São Paulo (CODESP) e Deloitte, este subsídio de modernização de gestão foi realizado nas Companhias Docas do Estado de São Paulo (CODESP), Pará (CDP) e Rio de Janeiro (CDRJ), onde sua modernização já estava em andamento (PORTOGENTE, 2014).

O Projeto de Modernização da Gestão Portuária faz parte do Programa Portos Eficientes é um conjunto de ações que, além da modernização da gestão das companhias docas inclui o Programa Nacional de Dragagem I e II, as obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), sistemas de VTMS (Vessel Traffic Management Information System), Portolog e Porto 24 horas. Também engloba a expansão da infraestrutura portuária, com os

arrendamentos e concessões no âmbito dos portos organizados, as autorizações de Terminais de Uso Privado e as propostas de reequilíbrio de contratos já existentes a partir de novos investimentos oportunidades (SEP/PR, 2014, p.1).

Haja vista que, sem um sistema portuário moderno nas operações e uma gestão mais eficiente, os produtos não terão competitividade no mercado internacional (ARAÚJO, 2013). O Quadro 1 apresenta de forma resumida o histórico do sistema portuário brasileiro.

Quadro 1 – Histórico do Sistema Portuário Brasileiro (1960 – 2013)

ANO	CARACTERÍSTICA
1960	Surgimento das primeiras Cias. Docas.
1967	Surgimento do Ministério do Transporte (MT).
1975	Surgimento PORTOBRAS.
1990	Extinções: MT, PORTOBRAS, criação do MINFRA.
1992	Extinção do MINFRA e Criação do MTC.
1993	Volta do MT e publicação da Lei nº 8.630/93.
1995	Publicação da Lei nº 8.987/95, Lei das Concessões e Permissões.
2001	Criação do CONIT, DNIT, ANTT e ANTAQ: Lei nº 10.233/01
2002	Res. nº 55 – ANTAQ Regulamenta exploração de Porto Público na forma de arrendamentos.
2005	Res. nº 517 – ANTAQ Regulamenta exploração de Terminal de Uso Privativo – TUP.
2007	Criação da Secretária Especial dos portos, Presidência da República (SEP/PR).
2008	Dec. nº 6.620 que regulamenta outorgas para exploração de terminais e Portos Públicos.
2010	Res. nº 1.660 – ANTAQ que regulamenta exploração de TUP: substituindo a Res. 517
2011	Res. nº 2.240 – ANTAQ que regulamenta arrendamentos.
2013	Publicação da Lei nº 12.815/13 e do Dec. nº 8.033/13.

Fonte: Adaptado de Povia (2015).

2.2 PLANEJAMENTO PORTUÁRIO

O planejamento portuário, no Brasil, iniciou-se há poucas décadas e estava sendo aprimorado aos poucos, até a extinção da PORTOBRAS (MARKUS, 2012). Teve início através da constituição da Comissão do Plano Portuário Nacional, instituída em 1958, por meio da Lei nº 3.421, de 10 de julho de 1958 – Lei do Fundo Portuário Nacional (MARKUS, 2012; SILVA, 2013).

A Lei nº 3.421, de 10 de 1958, em seu artigo 1º define que “É criado o Fundo Portuário Nacional, destinado a prover recursos para o melhoramento dos portos e das vias navegáveis do País, constante do Plano Portuário Nacional” (BRASIL, 1958).

Já em seu artigo 11 estabelece onde os recursos do fundo portuário serão aplicados:

Art. 11. Os recursos do Fundo Portuário Nacional serão aplicados pelo Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, exclusivamente na execução do plano portuário nacional que compreende: a) o estudo e projeto de construção, melhoramento, expansão ou aparelhamento dos portos, instalações portuárias e das vias navegáveis; b) as obras, aquisições ou serviços destinados ao melhoramento, a construção de obras portuárias ou sua expansão ou no aparelhamento de portos, instalações portuárias e vias navegáveis; c) a aquisição de equipamento de dragagem e os serviços de dragagem de portos e vias navegáveis nacionais. Parágrafo único. A aplicação dos recursos do Fundo Portuário Nacional poderá ser: a) direta, pelo Departamento Nacional de Portos, Rios e Canais, em estudos, projetos, serviços, obras, aquisições e pagamentos de serviços de dragagem; b) através das administrações de portos, no pagamento dos estudos, projetos, obras, aquisições e serviços a cargo dessas administrações para execução de programas ou projetos previamente aprovados pelo Ministro da Viação e Obras Públicas; c) através de empréstimos contraídos nos termos do art. 13 para pagamento de juros, amortização e despesas contratuais de financiamentos (BRASIL, pág. 4, 1958).

A Comissão do Plano Portuário Nacional, encarregada pelo primeiro Plano Portuário Nacional e pelos Planos de Reparelhamento e Expansão dos Portos, apesar de se ater apenas a aspectos físico e reaparelhamento, não impediu que estes planos tivessem significativo avanço para o planejamento portuário do País (SILVA, 2013).

Nos dias atuais, as novas expectativas para o setor portuário, com o aumento significativo no fluxo de mercadorias nos portos (acima de 10% ao ano), estimularam o Governo a examinar o planejamento do setor, com o objetivo de criar um modelo de gestão capaz de tornar os portos lucrativos, competitivos, autossustentáveis, sendo menos dependentes dos recursos externos e se tornando mais autônomos (MESQUITA, 2014).

Com o novo marco regulatório, coube à Secretaria de Portos (SEP), 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. A primeira iniciativa da SEP, nessa direção, foi a construção, ainda durante a formulação da Lei nº 12.815, do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), ferramenta de apoio à tomada de decisões e busca de resultados para os problemas provocados pela falta de uma estrutura uniforme na divisão clara de tarefas e responsabilidades entre entidades públicas e privadas (MESQUITA, 2014). O Quadro 2 destaca os principais fundamentos do planejamento portuário brasileiro.

Quadro 2 – Fundamentos do planejamento portuário.

Fundamentos do Planejamento Portuário	Enfrentar gargalos existentes;
	Prover choque de oferta via ampliação da infraestrutura portuária por meio da atração de investimentos privados;
	Otimização da exploração de portos organizados (portos públicos)
	Facilitar implantação de TUPs (fim da exigência de operação preponderante de carga própria);
	Planejamento com integração entre os modais de transporte, considerando as cadeias produtivas e suas necessidades logísticas;
	Aumentar a competição do setor portuário;
	Melhorar a qualidade da prestação de serviços (gestão);
Reduzir custos e aumentar produtividade;	

Fonte: Adaptado de Povia (2015).

Sem um sistema portuário moderno e eficiente, o Brasil sempre será considerado “o país do futuro” com um potencial único de produção, mas com péssimas condições de escoamento das mercadorias, tornando nossos produtos sem concorrência no mercado internacional, sem contar o aumento dos insumos importados, essenciais para a produção e a transformação de bens (ARAÚJO, 2013).

2.2.1 Lei nº 12.815/2013

Aprovada no ano de 1993, a Lei nº 8.630, conhecida como “Lei de Modernização dos Portos”, foi aprovada no dia 25 de fevereiro de 1993. Vale salientar que no início deste mesmo ano, o sistema portuário brasileiro passava por uma crise institucional, devido a extinção da PORTOBRÁS (KAPPEL, 2015).

A partir desta Lei, houve uma reforma portuária brasileira, sendo considerado um item básico para o crescimento econômico da época. Com a Lei os portos indicavam se havia precisão de melhorias nos equipamentos e instalações portuárias, no sentido de progredir a produtividade dos serviços e a redução dos seus custos, além de novas regulamentações nas operações, onde tinha como objetivo o uso da mão-de-obra, principalmente privativo. Ambos os aspectos implicavam na individualização dos serviços portuários, o que mudou todas as estruturas portuárias no país, permitindo o desenvolvimento do setor, tendo resultado na concorrência de vários portos e terminais privados na luta por novas cargas, tornando-se mais competitivos no mercado internacional (KAPPEL, 2015).

A Lei nº 8630/93 tinha como objetivo o desenvolvimento das modificações necessárias nos portos, com a finalidade de atingir os padrões mínimos internacionais na movimentação de portos, mas, principalmente, de maneira essencial para que se conseguisse utilizar as áreas de locações regionais de cada terminal portuário (GIBERTONI, 2000).

No entanto, os portos ainda mostravam um baixo nível de eficiência, com custos elevados e poucos investimentos, sendo assim a Lei nº 8.630/93 não atingiu todos os resultados esperados. Contendo um resultado limitado sobre o novo modelo resultou em problemas a própria Lei dos Portos, principalmente na flexibilização das normas sobre o trabalho, e de sua participação incompleta, notadamente pela gestão administrativa dos portos sob a supervisão das Companhias Docas (CNI, 2013).

Uma das principais modificações com a Nova Lei dos portos – Lei nº 12.815/13 foi a reorganização institucional do setor, unificando o revigoroamento da SEP (Secretária Especial dos Portos) e a redefinição de papéis entre Autoridades Portuárias, ANTAQ (Agência Nacional dos Transportes Aquaviários) e a própria SEP. A Lei também trouxe diferenciação entre carga própria e de terceiros para exploração dos TUP, sendo denominados através desta nova Lei como Terminais de Uso Privado (PORTO, 2014).

A Lei nº 12.815/13, tendo a preocupação de harmonizar a regulação no sistema portuário ao marco institucional e regulatório do Brasil, avaliando nesse sentido a Lei nº 8.630/93, mas, também, incluindo ajustes da Lei nº 10.233/01, que trata da 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 Infraestrutura de Transportes (BRASIL, 2001; CNI, 2013).

A ANTAQ adquiriu, nesta Lei, novas competências, na regulação e na fiscalização do setor, estabelecendo as tarifas portuárias, as infrações e as penalidades e na execução dos processos licitatórios (AGÊNCIA PORTO CONSULTORIA, 2014).

O novo modelo, previsto nesta Lei, é extremamente centralizador. Nela a SEP tem a função de planejar todo o setor portuário, inclusive os portos fluviais e lacustres. Além disso, é função da Secretaria de Portos, a elaboração do Plano

Nacional de Logística Portuária – PNLP, dos Planos Mestres e o Plano Geral de Outorgas – PGO, além da aprovação dos Planos de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ de cada porto. A SEP também é a encarregada pelas outorgas, concessões, autorizações, arrendamentos e delegações (SILVA, 2013).

A Lei frisa ainda a importância do Plano Nacional de Logística Portuária e Planos Mestres, onde no artigo 16, configura-se uma espécie de “centralização” da competência quanto ao planejamento setorial no Poder Concedente, agora representado pela Secretaria de Portos da Presidência da República (PAOLIELLO, 2014).

As autoridades portuárias têm a responsabilidade da elaboração de seus respectivos planos de desenvolvimento e zoneamento e deverão ter o foco na administração do porto e na articulação das diretrizes da Comissão Nacional das Autoridades nos Portos, dando prioridade ao estabelecimento de um modelo de gestão moderno, com metas de cumprimento para as atividades e seus gestores (AGÊNCIA PORTO CONSULTORIA, 2014).

A Lei 12.815/13, que revogou a Lei 8.630/93, 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, pág. 1, 2013).

O Artigo 2º desta Lei trata dos fins, considerando-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 (BRASIL, 2013).

Ainda no Artigo 2º estabelece-se sobre a área do porto organizado:

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 (BRASIL, pág. 1, 2013).

A Seção IV, do art. 15, trata da definição da área de porto organizado nos seguintes termos:

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 (BRASIL, pág. 5, 2013).

O Artigo 18º da Lei estabelece a administração dentro dos limites da área do porto organizado:

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 (BRASIL, pág. 7, 2013).

Já o Artigo 19º trata da possibilidade de a administração do porto estender sua atuação às áreas não pertencentes ao 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. 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 (BRASIL, pág. 7, 2013).

O Quadro 3 as formas de exploração das instalações portuárias a partir da nova Lei dos Portos – Lei nº 12.815/13.

Quadro 3 – Formas de exploração de instalações Portuárias

CONCESSÃO	DELEGAÇÃO	ARRENDAMENTO	AUTORIZAÇÃO
Porto Organizado: total/ parcial de Porto Organizado = Flexibilidade do modelo	Transferência por convenio e entes públicos estaduais ou municipais	Cessão onerosa (por licitação) de área e infraestrutura pública dentro de Porto Organizado	Direito de exploração de Instalação Portuária fora do Porto Organizado via contrato de adesão

Fonte: Adaptado de Povia (2015).

A nova Lei dos portos também teve como finalidade o incentivo à aquisição de investimento privado e concorrência. Havendo, para isso, modificações relevantes. Os terminais de uso privado têm agora a autonomia do fluxo de carga, sendo ela própria ou não. Além disso, a Lei concedeu às concessionárias dos terminais a

possibilidade de contratar os trabalhadores operacionais com vínculo, no lugar do intermediado pelos Órgãos Gestores de Mão de Obra (OGMO), assegurando, assim, o direito a reestruturação frequentes do prazo de autorização para exploração a cada 25 anos (TRIUNFO, 2015).

Esta Lei contribuirá para extinguir os gargalos dos portos brasileiros, ressaltando o potencial de desenvolvimento da economia, proporcionando empregos, renda e riqueza. O novo marco legal avança ao assegurar a concorrência entre operadores do setor portuário, o que implicará na diminuição dos custos. A recuperação da antiga infraestrutura portuária e o acatamento de práticas modernas de gestão nos terminais é fundamental para que se possa recuperar a competitividade do setor produtor brasileiro (CNI, 2013).

2.3 POLÍTICAS PÚBLICAS PARA O DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO

A Secretária Especial Dos Portos da Presidência da República - SEP/PR atua na elaboração de políticas e normas para o desenvolvimento e auxílio do setor portuário e nas instalações de portos marítimos, fluviais e lacustres e, principalmente, proporciona a execução e a avaliação de medidas, projetos de desenvolvimento da infraestrutura e reforma dos portos, instalações portuárias marítimas, fluviais e lacustres, tendo, também, jurisdição na elaboração de planos gerais de outorgas, aprovação de planos de desenvolvimento e zoneamento dos portos marítimos, fluviais e lacustres, estabelecendo diretrizes para a representação do País nas instituições internacionais e em convenções, fixando compromissos de metas e desenvolvimento empresarial e promovendo a modernização, eficiência, competitividade e a qualidade das atividades portuárias (BRASIL, 2015).

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, instituída pela Lei nº 10.233/2001, foi instalada em 17 de fevereiro de 2002 (ANTAQ, 2015). É uma entidade vinculada a SEP/PR, tendo como objetivo fiscalizar o transporte aquaviário na movimentação de pessoas e bens, em cumprimento a padrões de eficiência, segurança, conforto, regularidade, pontualidade e modicidade nos fretes e tarifas (BRASIL, 2014).

É de sua competência, também, impedir situações que caracterizam competição imperfeita ou infração contra a ordem econômica. A fiscalização abrange as empresas brasileiras de navegação, em relação a aprovação para funcionamento,

afretamento de embarcações, fretes, acordos bilaterais, acordos de associações e empresas estrangeiras de navegação (ANTAQ, 2015).

2.3.1 Plano Nacional de Logística e Transportes

Na década de 1970, constatou-se que a redução de investimentos na infraestrutura de transportes ocasionou adversidades no sistema em todo o País. Devido a isso, foram constatadas ineficiências, custos adicionais, perda de competitividade, aumento nos tempos das viagens, acidentes, entre outros problemas (BRASIL, 2015).

Além do mais, a adoção de uma sede de transporte focada apenas no modal rodoviário, criou sérios problemas, sendo que os mesmos são sentidos ainda nos dias de hoje pelos brasileiros e na economia do país. A sede de transporte no Brasil é muito desestabilizada se for comparada com países de dimensões similares como Rússia, Austrália, Estados Unidos e Canadá (BRASIL, 2015).

Diante disso, o Ministério dos Transportes apresentou o Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT). Este plano tem como objetivo restaurar o planejamento estratégico no setor de transportes, havendo a participação de uma equipe responsável pelo seu desenvolvimento e utilizando o Centro de Excelência em Engenharia de Transportes (CENTRAN), que conta também com a colaboração do Ministério da Defesa e Ministério dos Transportes (BRASIL, 2015).

No ano de 2007, foi publicado a primeira versão do PNLT, dando segmento ao processo de planejamento setorial de transportes, considerando os horizontes temporais de curto, médio e longo prazos e dando importância a integração e complementaridade entre os tipos modais (BRASIL, 2012).

O Plano Nacional de Logística e Transportes tem como objetivo reaver, de modo fixo, o planejamento setorial de transportes, percebendo-o como um método dinâmico e participativo, para auxiliar na tomada de decisões quanto às ações de políticas públicas, indicar a direção dos investimentos privados em transportes (BRASIL, 2012).

Contendo um planejamento a longo prazo, fundamenta-se, ao mesmo tempo, em um plano estratégico e indicativo, onde constantemente haverá recapitulação que possibilitará visualizar e conduzir o aperfeiçoamento do setor em

função de demandas futuras, relacionadas à evolução do setor econômico nacional e na inclusão em um mundo internacionalizado (BRASIL, 2012).

Os Vetores Logísticos são os locais territoriais do país onde há uma dinâmica socioeconômica semelhante sob ao enfoque de produções, de deslocamentos predominantes no ingresso a mercados e exportações, de interesses comuns para a sociedade, de patamares, capacidades tecnológicas, gerenciais, problemas e de restrições comuns, que podem convergir para a construção de um esforço conjunto de superação de entraves e desafios. Sendo uma nova forma de sistematização espacial do Brasil no qual as microrregiões semelhantes foram agrupadas em função da superposição georreferenciada, que consiste em informações através de mapa, de diversos fatores representativos para melhor analisar o dossiê de investimentos. Dessa organização, resultaram sete grupos chamados de Vetores Logísticos: Amazônico, Centro Norte, Nordeste Setentrional, Nordeste Meridional, Leste, Centro Sudeste e Sul (BRASIL, 2012).

Figura 2 – Vetores logísticos do Plano Nacional de Logística e Transportes.



Fonte: Brasil (2012, p.1).

O PNLТ está focado até 2023. Utilizado como um planejamento científico que contem como base, um banco de dados georreferenciados, consiste em informações de mapa ou imagem onde haverá pontos de controle com as principais

informações de interesse do setor e um exemplar macroeconômico no sentido de análise, simulação e projeção do sistema de transportes brasileiro (BRASIL, 2015).

Tendo os principais dados de interesse do setor, tanto na oferta quanto na demanda, deve-se destacar os objetivos de grande importância do PNLT no que se refere a identificação, otimização e racionalização dos custos envolvidos em toda a cadeia logística adotada entre a origem e o destino dos fluxos de transportes, e, também, na adequação da atual matriz de transportes de cargas no Brasil buscando permanente utilização das modalidades de maior eficiência produtiva (BRASIL, 2014).

O método tradicional utilizado no planejamento de transportes, o PNLT passa analisar a questão da territorialidade e dos impactos da infraestrutura no desenvolvimento em várias regiões do Brasil. Além da relação custo/benefício, que opta em concentrar investimentos em regiões mais desenvolvidas, serão consideradas recomendações para a diminuição de desigualdades regionais brasileiras, integração da América do Sul, ocupação do território e defesa da faixa de fronteira (BRASIL, 2014).

2.3.2 Plano Nacional de Logística Portuária

Com a Lei nº 12.815, de 05 de junho de 2013, foi frisada a importância do Plano Nacional de Logística Portuária e Planos Mestres, em razão de que, no artigo 16, configurou-se uma espécie de “centralização” da competência quanto ao planejamento setorial no Poder Concedente, agora representado pela Secretaria de Portos da Presidência da República.

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 (BRASIL, pág.6, 2013).

O Plano Nacional de Logística Portuária – PNLP é um diagnóstico completo sobre o setor portuário do Brasil, salientando a necessidade de um planejamento específico sobre as unidades portuárias, como se fosse feito um raio X de cada porto, identificando a concepção de sistematização sobre o setor portuário nacional (BRASIL, 2012).

Sendo fundamentado através de pesquisas e estudos para logística portuária e aperfeiçoamento de instrumentos de contribuição ao planejamento portuário brasileiro, o PNLB tem como finalidade analisar todo o sistema dos portos públicos diante a gestão da Secretaria de Portos da Presidência da República (BRASIL, 2012).

O planejamento é formado por um conjunto de ações e produtos elaborados ao longo do processo de planejamento. Foi efetuada uma vasta análise do setor portuário, benchmarking internacional, projeções de demanda e capacidade até o ano de 2030, pesquisa das áreas de importância por portos e produtos, culminando na definição das escolhas estratégicas e um plano de ação para o aperfeiçoamento do setor (LABTRANS, 2015).

2.3.3 Plano Mestre

Os Planos Mestres devem servir à SEP/PR como norteadores para decisões sobre investimentos a serem priorizados. O escopo desses planos prevê a análise detalhada dos aspectos de operação, gestão e infraestrutura portuária, tendo como meta revelar suas restrições e potencialidades, bem como demonstrar seus gargalos operacionais. Das análises decorrem planos de ação estruturados porto a porto nos quais constam os investimentos e iniciativas fundamentais para que os portos possam atender sua demanda com bons níveis de serviço e contribuir para o desenvolvimento do sistema logístico nacional (BRASIL, 2012).

Os Planos Mestres informam fundamentos, métodos e alternativas para melhoramento da gestão e a ampliação dos portos, tendo como objetivos: a análise e os melhoramentos operacionais necessários; identificando as necessidades de investimentos que devem ser feitos no porto, tanto em superestrutura (construção que está acima do nível do solo), quanto em infraestrutura; e a análise da concorrência do porto de frente com o setor portuário (MESQUITA, 2014).

A primeira parte do projeto foi concluída em março de 2012, sendo entregue os 14 Planos Mestres e a renovação para o Porto de Santos, tendo como apoio as orientações e as direções planejadas, definidas em contexto macro pelo PNLB. Esta segunda fase do projeto completa a criação dos 19 Planos Mestres restantes e a atualização dos resultados dos Planos Mestres entregues em 2012 (SECRETARIA

DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA/UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA, 2013).

Em 2013, a SEP iniciou o procedimento de elaboração dos Planos Mestres para mais 22 portos organizados e a revisão dos 15 Planos Mestres finalizados na primeira fase do PNL. Nessa perspectiva, atualmente o setor portuário brasileiro conta com 26 Planos Mestres elaborados para os seguintes portos: Santarém, Vila do Conde, Paranaguá, Rio Grande, Itaqui, Rio de Janeiro, Itaguaí, Suape, Vitória, Itajaí, Santos, Fortaleza, Pecém, Salvador, Aratu, Imbituba, Ilhéus, Manaus, Belém, Antonina, Santana, Porto Alegre, Pelotas, Cabedelo, São Francisco do Sul e Forno (MESQUITA, 2014). O Quadro 4 mostra a situação atual dos Planos mestres no país.

Quadro 4 – Situação atual dos Planos Mestres

Planos Mestres elaborados (1º fase) atualizados (2º fase)	Planos Mestre elaborados (1º fase) a serem atualizados	Planos Mestres elaborados (2º fase)	Planos Mestres a serem elaborados
Santarém	Itaqui	Imbituba	Porto Velho
Vila do Conde	Suape	Ilhéus	Laguna
Paranaguá	Vitória	Manaus	Estrela
Rio Grande	Itajaí	Belém	Recife
Rio de Janeiro	Santos	Antonina	Barra do Riacho
Itaguaí	Fortaleza	Santana	Niterói
	Pecém	Porto Alegre	Angra dos Reis
	Salvador	Pelotas	Natal
	Aratu	Cabedelo	Areia Branca
		São Francisco do Sul	Maceió
		Forno	São Sebastião

Fonte: Adaptado Mesquita (2014).

A importância dos Planos Mestres remete à orientação de instruções de investimento, público e privado, na infraestrutura do porto. Os investimentos portuários são de longo sazonalidade, desta maneira, necessitam de avaliações de longo prazo. Instrumentos de projeção são, neste sentido, necessários (SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA/UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA, 2013).

2.3.4 Plano de Desenvolvimento e Zoneamento

Conforme a Portaria nº 414/2009/SEP, o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário (PDZ) é:

O instrumento de planejamento da Administração Portuária que visa, no horizonte temporal, considerado o ambiente social, econômico e ambiental, o estabelecimento de estratégias e de metas para o desenvolvimento racional e a otimização do uso de áreas e instalações do porto organizado (BRASIL, pág. 1, 2009).

O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento tem como responsabilidade agregar as diretrizes do planejamento nacional com os planos de desenvolvimento urbano do município, do Estado e do local onde o porto se encontra, com vistas a instituir as áreas e instalações do Porto Organizado às necessidades do fluxo de carga e passageiros, considerando os horizontes no período de médio (10 anos) e longo (20 anos) prazo (BRASIL, 2009).

Segundo a Portaria nº 414/2009, o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento deve se idealizar de forma clara e ordenada às metas a serem alcançadas, os meios necessários para sua execução e os benefícios a serem auferidos aos usuários em decorrência dos investimentos esperados (BRASIL, 2009).

O Art. 5º da Portaria 414/2009 se refere aos objetivos gerais do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário, onde deverá cumprir os seguintes objetivos específicos:

I - Otimizar o uso da infraestrutura já existente no porto; II - definir a organização espacial da área portuária, considerando a movimentação de cargas e de passageiros; III - propor alternativas para o uso de áreas portuárias operacionais destinadas à expansão das atividades portuárias; IV - propor alternativas para o uso de áreas portuárias não operacionais; V - estabelecer o planejamento dos investimentos; VI - servir como base para a elaboração e implantação do PAP (BRASIL, pág. 2, 2009).

O art. 6º, da mesma Portaria, se refere às obrigações do PDZ, que deverá fazer uma coleta de dados e estudos sobre a infraestrutura do porto, relativo ao desenvolvimento e zoneamento portuário, considerando, no mínimo, os aspectos a seguir relacionados e de acordo com o roteiro básico anexo a esta Portaria:

1. Cadastro documentado do porto; 2. Fluxos de cargas, atual e projetado que demandarão ao porto ao longo dos horizontes de planejamento; 3. Fluxos de passageiros, atual e projetado que demandarão ao porto ao longo dos horizontes de planejamento; 4. Frota de navios que acessará o porto, dentro dos horizontes de planejamento; 5. Situação operacional; 6. Situação ambiental; 7. Interação entre o porto e a cidade onde aquele está localizado; 8. Análise e diagnóstico; 9. Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (BRASIL, pág. 2, 2009).

A contemplação de amplificação das áreas portuárias existentes foi analisada de acordo com os Planos de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZs)

existentes e os conhecimentos técnicos acessíveis das áreas de todos os portos organizados. A criação de novos portos ou terminais na área de influência direta dos portos que já se encontra, num raio de 30 km a partir destes, são consideradas com uma grande possibilidade dada a vocação portuária já fundamentada. A definição das novas áreas foi feita através com base nas informações associadas a microrregiões brasileiras no que diz respeito a produção e ao consumo e os volumes referidos à navegação de longo curso e cabotagem (IPEA, 2011).

2.3.5 Plano Geral de Outorgas

O Plano Geral de Outorgas (PGO) foi elaborado pela ANTAQ, em parceria com o Centro de Excelência em Engenharia de Transportes (Centran). O estudo atende ao disposto no Decreto nº 6.620, de 29 de outubro de 2008 (ANTAQ, 2009).

Identificado pela PGO, são 19 áreas, divididas em 45 áreas menores ao longo da costa brasileira, que são emergenciais para a instalação de portos públicos ou áreas concentradoras de terminais de cargas (FIALHO, 2009; SILVA, 2013).

O método de identificação dessas áreas foi sistematizado em três pontos principais: o primeiro está na identificação dos volumes das principais cargas, atuais e projetadas, que deverão ser escoadas por cada condutor logístico; o segundo refere-se à prescrição, nas cartas náuticas, na costa referente a cada condutor logístico e na bacia amazônica, das profundidades mínimas, de acordo com a carga esperada; já o terceiro ponto é fundamentado no estabelecimento das malhas rodoviária, ferroviária e hidroviária, construídas ou projetadas, que atendem ou estão próximas das áreas indicadas para instalação de portos públicos e regiões concentradoras de terminais de uso privativo (FIALHO, 2009; SILVA, 2013).

Tem como principal propósito apresentar arbítrio de áreas para a inserção de novas instalações portuárias, além da designação de áreas de ampliação para as instalações já existentes. Além disso, o estudo projeta a demanda por serviços portuários até 2023, com base na movimentação dos produtos mais significativos para o comércio internacional brasileiro e onde o fluxo se dá pelos portos (PEGO; CAMPOS NETO, 2010).

2.4 PROGRAMAS DE INVESTIMENTO EM LOGÍSTICA

No de 2012, foi lançado pelo governo federal o Programa de Investimentos em Logística (PIL), com o intuito de estimular a economia. É notável a necessidade de investimentos intensivos na infraestrutura, contribuindo significativamente para um desenvolvimento econômico sustentável no Brasil (DIEESE, 2012).

Contendo projetos sincrônicos que auxiliaram no desenvolvimento do sistema de transportes brasileiro, tornando-o moderno e eficiente, sendo conduzidos através de parcerias com o setor privado, favorecendo assim a união entre os modais rodoviário, ferroviário, hidroviário, portuário e aeroportuário. Porém, no dia do seu lançamento, que ocorreu no dia 15 de agosto, houve concessões apenas das rodovias e ferrovias, e só em dezembro do mesmo ano é que foi lançado o PIL em Aeroportos e nos Portos (BRASIL, 2012).

O PIL foi construído com base em três linhas importantes: na disponibilização de uma vasta e moderna rede de infraestrutura; na obtenção de uma cadeia logística eficaz e competitiva; e, também, na modicidade tarifária. O objetivo principal do programa é aumentar a aproximação entre rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos (BRASIL/EPL, 2012).

2.4.1 Programa de investimentos em rodovias

O programa PIL, de 2012, prevê a concessão de 7 mil quilômetros de rodovias, havendo um investimento estimado de R\$ 46 bilhões. O modelo de concessão prevê a execução de obras de duplicação que deverão ser concluídas durante os primeiros cinco anos de contrato. Os bancos públicos brasileiros poderão financiar até 70% do investimento a uma taxa de juros de até 2,0% ao ano mais a TJLP (Taxa de Juros de Longo Prazo) (BRASIL/EPL, 2012).

O programa implicou na redução da tarifa média ponderada de R\$ 10,40, entre 1995-2002, para R\$ 3,50, entre os anos de 2011-2014, sendo concedidos os trechos ao setor privado. No mesmo período, de 2011 e 2014, foram 5.350 km concedidos em sete rodovias (BRASIL, 2015).

Na matriz logística brasileira há utilização como modal principal o rodoviário, apesar da inapropriação do seu uso para o transporte de um volume grande de bens numa extensão territorial continental, como por exemplo os produtos agrícolas e minérios do Brasil. Desta maneira, é importante um programa que vise a intermodalidade e o equilíbrio da matriz logística brasileira a partir do melhoramento

de todos os modais, considerando a eficácia econômica e as especificidades técnicas de cada modal em conformidade com as características e a quantidade da carga que será transportada (DIEESE, 2012).

Dando continuidade ao programa lançado em agosto de 2012, as concessões de rodovias ao setor privado seguiram o modelo de leilão pela menor tarifa. Sendo que está previsto para o ano de 2015 a realização dos projetos das rodovias que foram leiloadas no ano de 2014: as rodovias BR-476/153/282/480/PR/SP; BR-163/MT/PA; BR-364/060/MT/GO e BR-364/GO/MG. Ainda está previsto, para 2015, na segunda parte do programa, 11 novos projetos rodoviários, que abrangem 4.371 km e que somam um total de R\$ 31,2 bilhões, e, também, novos investimentos em concessões já existentes, que totalizarão R\$ 15,3 bilhões. O reequilíbrio econômico financeiro dos contratos será negociado separadamente (ASCOM, 2015).

2.4.2 Programa de investimentos em ferrovias

No setor ferroviário, o programa PIL 2012, prevê investimentos de R\$ 99,6 bilhões em construção e melhoramentos, com 11 mil quilômetros de linhas ferroviárias. O novo modelo de concessão trará ferrovias em bitola larga, com alta capacidade de transporte de cargas, traçado geométrico otimizado e com velocidade elevada (BRASIL/EPL, 2012).

Com o objetivo de resgatar o transporte ferroviário como alternativa na logística, quebrando o monopólio na oferta de serviços e redução de tarifas, o modelo de concessão prevê investimentos para serem realizados durante os primeiros cinco anos de contrato (BRASIL/EPL, 2012).

Os bancos públicos brasileiros poderão financiar até 70% do valor que será investido, a uma taxa de juros de 1,0% a.a., mais a taxa de juros a longo prazo. Sendo que a contratação será sob a forma de parceria entre o governo e a iniciativa privada através de Parcerias Público Privadas (PPPs) (BRASIL/EPL, 2012).

No período de 2011 a 2014, os investimentos realizados em ferrovias (públicas e privadas) resultaram em 1.088 km construídos, sendo que, durante os anos de 1995 a 2005, foram construídos 512 km e de 2003 a 2010 foram construídos apenas 909 km (BRASIL/MPOG, 2015).

Na nova etapa do PIL, em 2015, o modelo de concessão das ferrovias será melhorado. Nesta, o governo poderá realizar os leilões por maior valor de outorga, menor tarifa ou compartilhamento de investimento. A escolha do tipo de modelo será conforme as características de cada ferrovia. Em todos os casos, haverá garantia de direito de passagem e tráfego mútuo (ASCOM, 2015).

Os investimentos projetados para o modal ferroviário são de R\$ 86,4 bilhões. Na Ferrovia Norte-Sul serão R\$ 7,8 bilhões no trecho de Palmas, no Estado de Tocantins (TO) à Anápolis, no Estado de Goiás (GO), e Barcarena, no Estado do Pará (PA) à Açailândia, no Estado do Maranhão (MA), e de R\$ 4,9 bilhões entre Anápolis, no Estado de Goiás (GO), Estrela D'Oeste, no Estado de São Paulo (SP) e Três Lagoas, no Estado do Mato Grosso do Sul (MS) (ASCOM, 2015).

2.4.3 Programa de investimentos em aeroportos

No dia 20 de dezembro de 2012, o Governo Federal lançou o PIL nos Aeroportos, havendo três objetivos principais: o melhoramento da qualidade dos serviços e da infraestrutura aeroportuária para os usuários; e a ampliação da oferta de transporte aéreo à população brasileira; e reconstruir a rede de aviação regional (BRASIL/EPL, 2012).

O Programa prevê também investimentos superiores a R\$ 7,3 bilhões em 270 aeroportos regionais, estando prevista a concessão dos aeroportos do Galeão (RJ) e de Confins (MG), que irão atrair investimentos estimados em R\$ 8,7 bilhões (BRASIL/EPL, 2012).

Na segunda etapa, divulgada este ano do PIL, as novas concessões de aeroportos pretendem ampliar a infraestrutura, melhorar a qualidade dos serviços, trazendo inovação e experiência de operadores internacionais, incentivar o turismo o aperfeiçoamento de transporte de cargas e criar novos *hubs* regionais (ASCOM, 2015).

Em 2015, os investimentos estimados são de R\$ 8,5 bilhões para concessão ao setor privado dos aeroportos de Porto Alegre (R\$ 2,5 bilhões), Salvador (R\$ 3 bilhões), Florianópolis (R\$ 1,1 bilhões) e Fortaleza (R\$ 1,8 bilhões), tendo como previsão do início dos leilões no primeiro trimestre de 2016 (ASCOM, 2015).

Ademais, está prevista a concessão, por modelo de outorga, de 7 aeroportos regionais delegados: Araras, Jundiaí, Bragança Paulista, Itanhaém,

Ubatuba, Campinas (Amarais), todos situados no Estado de São Paulo, e o de Caldas Novas, no Estado de Goiás, totalizando um investimento de R\$ 78 milhões (ASCOM, 2015).

2.4.4 Programa de investimentos em portos

Lançado no dia 6 de dezembro de 2012, o PIL em portos previa uma aplicação de R\$ 54,6 bilhões, para os próximos cinco anos, na ampliação e modernização da infraestrutura e gestão do setor portuário. E também um investimento de R\$ 6,4 bilhões em acessos (R\$ 3,8 bilhões no aquaviário e R\$ 2,6 bilhões no terrestre) (BRASIL/EPL, 2012).

O programa portuário tem como principais linhas: o planejamento sistêmico; ganhos de escala; licitações por maior capacidade de movimentação com menor tarifa e menor tempo de movimentação; aumento da concorrência; reorganização dos portos; planejamento de longo prazo. Os bancos públicos brasileiros poderão financiar até 65% do valor do investimento com uma taxa de juros de até 2,5% a.a. mais a taxa de juros de longo prazo (BRASIL/EPL, 2012).

Nesta segunda etapa do PIL 2015, as concessões portuárias preveem um investimento no valor de R\$ 37,4 bilhões e incluem também 50 novos arrendamentos no valor de R\$ 11,9 bilhões, sendo autorizados 63 novos Terminais de Uso Privado - TUPs (R\$ 14,7 bilhões) e em renovações antecipadas de arrendamentos no valor de R\$ 10,8 bilhões (BRASIL/POG, 2015).

Os arrendamentos serão divididos em dois blocos. O primeiro bloco de arrendamentos contemplará 29 terminais, nos portos de Santos e Pará, sendo que no porto de Santos serão 9 terminais e no porto do Pará serão 20, que somam juntos um investimento no valor de R\$ 4,7 bilhões. A licitação do primeiro bloco será dividida em duas etapas e deverá acontecer ainda em 2015. Já o segundo bloco de arrendamentos serão 21 terminais incluídos nos portos de Paranaguá, Itaquí, Santana, Manaus, Suape, São Sebastião, São Francisco do Sul, Aratu, Santos e Rio de Janeiro. Estão previstos investimentos no valor de R\$ 7,2 bilhões, que nesta etapa deverá ser licitada por outorga, com previsão de licitação para o ano de 2016, em seu primeiro semestre (BRASIL/POG, 2015).

Neste ano, 2015, serão autorizados 63 novos TUPs em 16 estados brasileiros, que estão em fase de análise pela Secretaria de Portos, totalizando R\$

14,7 bilhões. Além dos 24 pedidos de prorrogação antecipada de contratos de arrendamentos de terminais em portos públicos, com previsão de R\$ 10,8 bilhões de investimentos, em nove estados (BRASIL/POG, 2015).

O Decreto nº 8.464, publicado no Diário Oficial da União no dia 8 de junho de 2015, prevê que nas licitações de concessão e de arrendamento do setor portuário serão utilizados, de forma combinada ou isolada, os critérios de maior capacidade de movimentação, menor tarifa, menor tempo de movimentação de carga, maior valor de investimento, menor contraprestação do poder concedente, melhor proposta técnica e maior valor de outorga (BRASIL, 2015a).

2.5 SISTEMA PORTUÁRIO CATARINENSE

Os portos catarinenses surgiram devido a divisão, ocupação e o povoamento no estado. No século XIV e a primeira metade do século XV há registros de embarcações que atracaram no litoral catarinense, umas seguiam adiante e outras desembarcavam expedições que seguiam para o interior. Porém, foi com a fundação das vilas de São Francisco do Sul, em 1658, Nossa Senhora do Desterro, em 1676, e de Santo Antônio dos Anjos da Laguna, em 1682, que se deu início ao fluxo regular de embarcações, consolidando a importância dos três portos para demarcar o território no lado meridional da colônia. Para a Monarquia, o local que tinha posição estratégica era Laguna, pois era através desse que partiam as expedições que seguiam para o sul do estado, com o intuito de apreender gados e ocupar o território, e São Francisco do Sul que mantinha relação comercial com Antonina e Paranaguá (GOULARTI FILHO, 2015).

Os portos de Laguna, Desterro, São Francisco e Itajaí não tiveram expressão econômica nacional, no início do século XIX, sua importância era apenas local. Os portos de Santa Catarina só tiveram um pouco de importância econômica no final do século XIX, durante a República, onde estava planejado a divisão econômica dos portos catarinenses Laguna e Imbituba exportando carvão, Florianópolis exportando farinha, Itajaí exportando derivados suínos, e São Francisco do Sul exportando erva-mate e madeira. Estes produtos não eram importantes na tabela de exportação brasileira, sendo que, durante a primeira República, os produtos que se destacavam eram o café, algodão, cacau, açúcar e borracha (GOULARTI FILHO, 2015).

Porém, foi a partir da década de 50 e 60, que o porto de Itajaí se consagrou como porto madeireiro, o de Imbituba, como porto carvoeiro, já os portos de Laguna, Florianópolis e de São Francisco do Sul passavam por momentos de crise sem uma classificação definida (GOULARTI FILHO, 2015).

Com o fortalecimento da indústria no estado, a indústria eletro-metal mecânica em Joinville e Jaraguá do Sul, a indústria têxtil-vestuário em Blumenau e Brusque, o complexo agroindustrial de carne no Oeste, a indústria de papel e celulose no Planalto e a indústria de revestimentos cerâmicos em Criciúma, os portos catarinenses ganharam uma nova intensidade (GOULARTI FILHO, 2015).

2.4.1 Portos catarinenses

Santa Catarina tem uma vasta prática nos negócios internacionais. A prática da indústria exportadora foi moldada ao longo do século e, nos últimos anos, vem apresentando um novo perfil. A centralização de negócios com os maiores parceiros comerciais antigos vem diminuindo, mas ao mesmo tempo, novos espaços comerciais são conquistados na Ásia, Oriente Médio, América Latina e África. E vem também se sobressaindo na importação de bens, dando suplemento na sua vocação para o comércio exterior (FIESC, 2013).

Possuindo mais de 500 quilômetros de extensão de costa marítima, o estado de Santa Catarina contém instalados seis portos: Itajaí, Navegantes, São Francisco do Sul, Imbituba, Itapoá e Laguna. Apresentando competitividade dentro do cenário logístico brasileiro e tendo uma localização logística privilegiada e contendo demanda por serviços, põe Santa Catarina no mercado dos negócios internacionais com rotas marítimas disponíveis para todos os mercados globais, atendendo praticamente todos os tipos de cargas e, também, navegação de cabotagem, valendo salientar que o principal porto do estado é o de Itajaí, em âmbito nacional (FIESC, 2013).

Quadro 5 – Resumo dos portos catarinenses.

Portos	Surgimento	Características	Classificação
--------	------------	-----------------	---------------

Itajaí	1938	<ul style="list-style-type: none"> • Dois berços de atracação com 500 metros de extensão • Pátios asfaltados e alfandegados com o total de 60 mil metros quadrados • Retroporto alfandegado asfaltado de 25,5 mil metros quadrados 	<ul style="list-style-type: none"> • Público
Navegantes	2007	<ul style="list-style-type: none"> • Cais 900m • Retroárea 290 mil m² • Profundidade do canal 14m (em profundidade) • Três berços de atracação • Estacionamento para caminhões 100 vagas • Área administrativa 8.650 m² • Tomadas reefers 1.800 	<ul style="list-style-type: none"> • Privado
São Francisco do Sul	1658	<ul style="list-style-type: none"> • Canal de acesso 9,3 milhas de extensão • 50 metros de largura e 13 metros de calado • Amplitude de maré de 2 metros • Bacia de evolução ampla • Cinco áreas de fundeadouros oficiais 	<ul style="list-style-type: none"> • Público
Imbituba	1715	<ul style="list-style-type: none"> • O Canal de Acesso atinge calado de 17 metros • Bacia de Evolução possui calado de 15.50. • Área Entre-berços alcançam calado de 15.50 • Berços 1,2 e 3 chegam a calados de 15,50 e 15,00 metros 	<ul style="list-style-type: none"> • Público
Itapoá	2011	<ul style="list-style-type: none"> • Contêm dois berços de Atracação de 630m de comprimento com 43 de largura • Calado máximo de 16m • Área de pátio 156.000m² • Tomadas reefers 2.160 	<ul style="list-style-type: none"> • Privado
Laguna	1980	<ul style="list-style-type: none"> • Cais de acostagem de 300m de comprimento e 5m de profundidade • 1 armazém interno de 1.600 m² • 1 armazém externo de 392 m² 	<ul style="list-style-type: none"> • Público

Fonte: Elaboração própria a partir do *site* dos portos mencionados (2015).

Os portos de Santa Catarina passam por ampliação de capacidade e vem aumentando a profundidade dos canais de entrada, o que permite a manobra de navios de grande porte (FIESC, 2013). O desempenho destacado do Estado de Santa Catarina no comércio internacional está ligado à qualidade de seus portos. Os alimentos refrigerados são o principal item catarinense na exportação, sendo que este tipo de produto é uma especialidade dos portos da região (FIESC, 2013).

As ampliações e modernização dos portos do estado são realizadas através de investimentos públicos e privados, demonstrando o reconhecimento do mercado no potencial de negócios do setor no Estado. Grandes empresas brasileiras e estrangeiras aplicam investimentos em novos terminais, berços de atracação, gerando assim uma sequência de possibilidade para novos negócios (FIESC, 2013).

2.5 PORTO DE IMBITUBA

2.5.1 Histórico, crise e desenvolvimento

A história de Imbituba se inicia a partir da independência do Brasil onde o Governo Imperial instituiu no século XVIII a Armação de Imbituba, que condizia a um porto natural, onde era utilizado como auxílio e controle da pesca da baleia, sendo que a principal espécie era a Franca austral. A história da economia de Imbituba diante da conjuntura colonial só começou a partir da década de 1772, quando o governo da metrópole determinou a primeira armação baleeira, oferecendo domínio comercial a ricos comerciantes. A pesca continuou até a década de 1960, quando a diminuição extrema do número de baleias capturadas ocasionou a suspensão por completo da atividade pesqueira de baleia (NEU,1999).

Com o descobrimento de jazidas de carvão no Sul do Estado de Santa Catarina, pois esse material iria ser transportado por estrada de ferro, que estavam em construção na época. Os estudos realizados na época indicavam Imbituba como o local ideal para a construção de um porto para a movimentação deste carvão, sendo que os investimentos iniciais, para a instalação de infraestrutura básicas do porto de Imbituba foi efetuado como dinheiro inglês (NEU, 1999).

O Quadro 6 apresenta a trajetória da movimentação e a formação do complexo carbonífero com a participação do porto de Imbituba.

Quadro 6 – Trajetória e a formação do complexo carbonífero.

PERIODO	COMPLEXO	CARACTERISTICAS
1884-1946	Minas, ferrovia e porto. Operações da Ferrovia Dona Tereza Cristina no transporte do carvão por meio do porto de Laguna (exportando carvão) e Imbituba.	Estrutura direcionada para o início da movimentação de carvão.
1946-1965	Minas, ferrovia, lavador de Capivari e porto. Estrutura-se o Lavador de Capivari, com o objetivo de beneficiar o carvão destinado às siderúrgicas. Em 1946 entra em operação CSN, extraíndo a fração metalúrgica do carvão sul catarinense.	Movimentação e beneficiamento do carvão. A movimentação do carvão via cabotagem representava 92,92%. Inicia se a formação de uma estrutura voltada para o aproveitamento completo do carvão.

1965-1970	Minas, ferrovia, lavador de Capivari, termoelétrica e porto. Entra em operação a Usina Termoelétrica Jorge Lacerda, fornecendo energia elétrica para grande parte de Santa Catarina.	Além da siderurgia, também era aproveitado o carvão-vapor (energético). O carvão representava 93,39% da movimentação, com um pequeno incremento da navegação de longo curso.
1978-1990/94	Minas, ferrovia, lavador de Capivari, termoelétrica, carboquímica e porto. Entra em operação em 1979 a Indústria Carboquímica Catarinense (ICC).	Com um complexo praticamente montado, aproveitava-se também o rejeito piritoso do carvão (ácido sulfúrico – fosfórico), destinado à indústria de fertilizantes. A movimentação do carvão atinge os maiores picos, com drástica redução nos anos de 1990 (início do desmonte do complexo carbonífero). Última movimentação do carvão em 1993.
1994-2015	Minas, ferrovia e termoelétrica. CSN fecha as unidades de extração de carvão e a ICC é desativada. A Termoelétrica é privatizada.	Desmonte parcial, pois as minas continuam fornecendo carvão para a Termoelétrica, com transporte ferroviário. O porto de Imbituba experimentou uma forte crise, ficando com alta capacidade ociosa. De acordo com o Quadro 2, o porto encontra-se em processo de reestruturação para atender a demanda de carga containerizada, com uma nova forma de gestão, agora vinculada ao governo do Estado de Santa Catarina.

Fonte: Adaptado de Zilli, Vieira e Gianezini (2015) apud SEP/PR (2012), Silva, Zilli e Dal Toé (2013), Santos Brasil (2015) e ANTAG (2015b).

A instalação portuária teve início em 1919. Em 1941, surgiu a Companhia Docas de Imbituba, que viria a obter, pelo Decreto nº 7.842, de 13 de setembro de 1941, com um prazo de 70 anos, licença para executar melhorias e explorar, comercialmente, o porto (NEU, 1999; ANTAQ, 2014).

No final de 1970, dentro do II PND, o porto ampliou o cais e sua capacidade de movimentação de carga para atender à crescente produção de carvão da ICC e a crescente produção do mesmo. Em 1990, com o fim do carvão metalúrgico, o porto entrou em crise, criando uma alta capacidade disponível, porém, a crise logo acabou, devido a movimentação de contêineres durante os anos 1993 e 1995 (GOULART FILHO; MORAES 2009).

Contudo, entrou novamente em crise, em função de problema na gestão Companhia Docas, dobrando, desta forma, os preços das tarifas portuárias (GOULART FILHO, 2009).

O Porto de Imbituba contém uma área terrestre de 1.550.000m² e uma área aquática de 750.000m², contendo três berços públicos (SC PAC, 2015). No ano de 2014, o Porto Catarinense ampliou sua capacidade de recepção, podendo assim atender a navios maiores, os Super Panamax, sendo autorizado o novo modelo pela Marinha, devido aos ganhos obtidos com a dragagem, criando um canal de navegação

de 17 metros de profundidade e aprofundando as entradas dos berços de atracação e os berços para 15,5 e 15 metros respectivamente (PIRES, 2014; SC PAC, 2015).

Nos dias atuais, o Porto de Imbituba opera quase vazio, os volumes movimentados representam 10% a menos de sua capacidade anual de 650 mil Teus (contêiner de 20 pés). O Porto, atualmente, é administrado pela SC Participações e Parcerias S.A., após a transferência pelo governo federal para o governo do Estado de Santa Catarina (PIRES, 2014; SC PAC, 2015) e conta com dois serviços, um de longo curso sendo realizado no Golfo do México e Caribe, o outro serviço realizado é o de cabotagem (PIRES, 2014).

O quadro 7 demonstra o resumo histórico do porto de Imbituba, com os principais acontecimentos.

Quadro 7 – Resumo histórico porto de Imbituba

PERÍODO	ACONTECIMENTOS
1880 a 1919	EM CONJUNTO COM A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO DONA TEREZA CRISTINA (EFDTC) FOI DESENVOLVIDO O PORTO DE IMBITUBA, OBJETIVANDO O ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO DE CARVÃO. PORÉM, COM AS DIFICULDADES NA FALTA DE MOLHE NA ENSEADA ABERTA DO PORTO PARA A ATRACAÇÃO DOS NAVIOS, OS INGLESES ABANDONARAM O PROJETO EM 1919, DEIXANDO O PORTO ABANDONADO (GOULART FILHO, 2010).
1919 a 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 COMPANHIA DOCAS DE IMBITUBA (CDI) EM 12 DE NOVEMBRO DE 1922, RETOMANDO A MOVIMENTAÇÃO DO CARVÃO E OUTRAS MERCADORIAS COMO MADEIRA E ALIMENTOS. PELO DECRETO NR. 7.842 DE 13 DE SETEMBRO DE 1941 A CDI OBTÉM A CONCESSÃO PARA EXPLORAR COMERCIALMENTE O PORTO. “EM 1941, O PORTO FOI ENCAMPADO PELO GOVERNO VARGAS” (GOULARTI FILHO, 2010, P.257).
1942 a 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 Indústria Carboquímica Catarinense (ICC)
1990 a 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 a 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 (SEP/PR, 2012). Em 2008, a Santos Brasil vence a licitação de arrendamento e controle da movimentação de contêineres no porto de Imbituba (SANTOS BRASIL, 2015).

2010 a 2015	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 (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 n. 01/2013, celebrado em 26 de novembro de 2012. em 2012 (ANTAG, 2015b). 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).
--------------------	---

Fonte: Adaptado de Zilli, Vieira e Gianezini (2015) apud de Goularti Filho (2010), SEP/PR (2012), Silva, Zilli e Dal Toé (2013), Santos Brasil (2015) e ANTAG (2015b).

Os procedimentos metodológicos que ampararam o desenvolvimento da pesquisa são caracterizados no próximo capítulo.

3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

A metodologia estuda e analisa as técnicas de pesquisa, em nível aplicado, tendo a formação ou apuração de novos métodos que relacionam o entendimento e o processamento das informações com o objetivo de dar solução do problema da pesquisa (BARROS; LEHFELD, 2000).

Método científico é um conjunto de procedimentos racionais e sistemáticos utilizados para se alcançar o conhecimento. Para considerar que o conhecimento é científico será preciso determinar o método utilizado que proporcionou a chegar ao conhecimento (GIL, 2008). Haja vista que a metodologia não pesquisa soluções, mas que escolhe formas para encontrá-las, apropriando-se dos conhecimentos em relação aos métodos e ênfase nas diferentes disciplinas científicas ou filosóficas (BARROS; LEHFELD, 2000).

Todas as ciências se caracterizam pela utilização de métodos científicos, porém, nem todo método científico é ciência, mas toda ciência é o emprego de um método científico (LAKATOS; MARCONI, 2001). Desta forma, neste capítulo serão apresentados o delineamento da pesquisa, definição da população-alvo, plano de coleta e análise de dados.

3.1 DELINEAMENTO DA PESQUISA

O delineamento de pesquisa é o planejamento aprofundado do que se pretende realizar, isto é, um plano que o pesquisador decide utilizar no trabalho (APPOLINÁRIO, 2006). Determina-se neste momento o tipo de pesquisa quanto aos fins e meios de investigação para atingir os objetivos geral e específicos deste estudo. Torna-se necessário se informar sobre os procedimentos apropriados para efetivar o trabalho (VIANNA, 2001).

Este trabalho se caracterizou como uma pesquisa descritiva quanto aos fins de investigação. A pesquisa descritiva se aplica para a pesquisa as características de determinada população ou fenômeno (BOAVENTURA, 2004), podendo estabelecer relação entre variáveis e definir características, não tendo obrigatoriedade de explicar os fatos que descreve, apesar de que servem de base para explicação (VERGARA, 2007).

Este método de pesquisa foi utilizado, pois foram demonstradas de forma descritiva informações adquiridas por meio do levantamento de dados junto às empresas exportadoras do município de Criciúma – SC

Quanto aos meios de investigação, trata-se de uma pesquisa bibliográfica, pesquisa de campo e um estudo multicaso.

A pesquisa bibliográfica é o estudo realizado por meio de livros, revistas, jornais, redes eletrônicas, ou seja, material acessível a todos os públicos, para esclarecer o tema de pesquisa através de outros autores (VERGARA, 2007). Estando presente em praticamente todas as etapas de uma pesquisa, a pesquisa bibliográfica nem sempre costuma trazer fatos inéditos, porém traz originalidade de determinadas argumentações podendo surgir outros a partir dele (SANTOS, 2004).

A utilização da pesquisa bibliográfica foi necessária para o maior conhecimento do tema abordado e suas relações com os objetivos do estudo, desta forma a pesquisadora pode aprofundar seu conhecimento e ter como apoio para a elaboração do questionário.

O Quadro 6 apresenta os principais autores utilizados na fundamentação teórica.

Quadro 8 – Principais autores da fundamentação teórica.

ASSUNTO	AUTORES
SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO	IPEA, 2011; CURCINO, 2007; ANTAQ, 2011; BRASIL, 2015; ARAÚJO, 2013; BRASIL, 2014; PORTO GENTE, 2014; BRASIL, 2015; ANTAQ, 2015; ANTAQ, 2009; IPEA, 2010; CNI, 2007; DOING BUSINESS, 2014; POVIA, 2015.
PLANEJAMENTO PORTUÁRIO	MARKUS, 2012; SILVA, 2013; BRASIL, 1985; PILONI e SILVA, 2013; MESQUITA, 2014; POVIA, 2015; ARAÚJO, 2013.
A NOVA LEI DOS PORTOS 12.815/13	KAPPEL, 2005; GIBERTONI, 2000; AGÊNCIA PORTO CONSULTORIA, 2014; BRASIL, 2013; POLIELLO, 2014; CNI, 2013; BRASIL, 2001; PILONI e SILVA, 2013; POVIA, 2013; TRIUNFO, 2015; BRASIL, 2014; BRASIL, 2015; ANTAQ, 2015.
POLÍTICAS PÚBLICAS PARA O DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO E PROGRAMAS DE INVESTIMENTO EM LOGÍSTICA	BRASIL, 2015; BRASIL, 2014; ANTAQ, 2015; BRASIL, 2015a; BRASIL, 2012; BRASIL, 2013; LAB TRANS, 2015; MESQUITA, 2014; SEP/PR- UFSC 2013; BRASIL, 2009; IPEA, 2011; ANTAQ, 2009; FIALHO, 2009; IPEA, 2010.
HISTÓRIA DO SISTEMA PORTUÁRIO CATARINENSE	GOULARTI, 2015
PORTOS CATARINENSES	FIESC, 2013
PORTO DE IMBITUBA	NEU, 1999; ANTAQ, 2014; GOULARTI, 2009; GOULARTI, 2007; PORTO DE IMBITUBA, 2015; PIRES, 2014.

Fonte: Elaborado pelo autor (2015).

A pesquisa de campo tem como característica a forma aprofundada e detalhada da pesquisa, podendo ser aplicada em uma ou várias unidades, compreendidas essas como pessoas, órgão público, comunidade ou no mesmo país, empresas e produto (VERGARA, 2007). Requer a utilização de instrumentos como questionários, formulários, entrevistas e um pré-teste destes antes da aplicação (GIL, 2007).

Foi utilizada a pesquisa de campo, por meio de um estudo multicaso, uma vez que o estudo necessitou de um maior comprometimento com as partes que se relacionam com o porto de Imbituba, como profissionais internos de comércio exterior. A pesquisa realizada por e-mail e telefone, o contato foi efetuado entre pesquisador e empresa, de forma primária, a fim de colher respostas que serviram depois para a análise de dados.

3.2 DEFINIÇÃO DA ÁREA OU POPULAÇÃO ALVO

A definição da população-alvo delimita pessoas, organizações ou fenômenos dos quais serão pesquisados por características básicas como sexo, faixa etária, empresas e localização (LAKATOS; MARCONI, 2001). A pesquisa pode envolver toda uma organização, assim como um determinado departamento, porém se o projeto abrange uma população na qual se pretende extrair algum fato deverá definir-se um plano de amostragem (VIANNA, 2010).

O Sul catarinense é subdividido em três microrregiões denominadas Associação dos Municípios da Região Carbonífera (AMREC), Associação de Municípios da Região de Laguna (AMUREL) e Associação de Municípios do Extremo Sul Catarinense (AMESC). A AMREC é composta por Criciúma (sede), Içara, Lauro Muller, Morro da Fumaça, Nova Veneza, Siderópolis, Urussanga, Forquilha, Cocal do Sul, Treviso, Orleans e Balneário Rincão, tendo como finalidade ampliar e fortalecer a capacidade administrativa, econômica e social destes municípios e instigar a cooperação intermunicipal e intergovernamental (AMREC, 2014).

Abaixo uma síntese da estruturação da população-alvo de acordo com o objetivo geral deste estudo, é apresentada no Quadro 7.

Quadro 9 – Estruturação da população alvo.

OBJETIVO GERAL	PERÍODO	EXTENSÃO	UNIDADE DE AMOSTRAGEM	ELEMENTO
Analisar a percepção das empresas exportadoras do Município de Criciúma perante as políticas públicas para o desenvolvimento do porto de Imbituba- SC	Segundo semestre de 2015	Criciúma	Empresas exportadoras	Responsáveis pelo setor de comércio exterior

Fonte: Elaborado pela autora (2015).

Para a delimitação da população que participou da pesquisa, utilizou-se a lista de empresas exportadoras e *trading company* do ano de 2014 disponibilizada no site do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC). Filtrando-se pelo Estado de Santa Catarina e posteriormente as cidades que compreendem a região Sul.

Determinou - se que a pesquisa seria desenvolvida em empresas *trading companies* e não *trading* exportadoras, que exportaram entre 1 e 5 milhões, 5 e 10 milhões e 10 e 50 milhões do Sul de Santa Catarina, na região de Criciúma. Desta maneira, após retirar estas empresas que não se encaixaram no público-alvo e aquelas que exportaram e importaram até 1 milhão, a população de 100 se reduziu a 64 empresas.

A partir das 100 empresas Sul catarinense pré-definidas, foi aplicada a pesquisa em 64 empresas exportadoras, pelo critério de disponibilidade de participação na pesquisa e pela acessibilidade junto às mesmas. Vale salientar que no período de 18 de Setembro a 03 de Outubro de 2015, somente quatro empresas retornaram com as respostas do instrumento de coleta de dados, compondo assim, a amostra do estudo.

3.3 PLANO DE COLETA DE DADOS

Na coleta de dados deve-se informar como serão obtidos os dados para ser respondido o problema, pois é o processo para se definir quais instrumentos elaborados e as técnicas que serão utilizadas, para, enfim, efetuar a coleta dos dados. Os dados são classificados como primários (coletados e criados pelo próprio autor) ou secundários (KMETEUK, 2005; VERGARA, 2007; ROESCH, 2009).

O plano de coleta de dados deve ser o mais adequado com a necessidade de pesquisa e busca esclarecer se os dados coletados são primários ou secundários (ROESCH, 2007).

Com base na metodologia de pesquisa utilizada até o momento, pode-se verificar que o presente estudo utilizou o plano de coleta de dados primários, uma vez que foi feita a investigação direta junto à amostra de empresas exportadoras do Município de Criciúma – SC.

A coleta de dados primários de uma população é investigada pelo autor por meio de instrumentos de pesquisa como questionários, entrevistas e testes, para que depois sejam analisados, sendo considerado, também, como um levantamento, pois interroga-se diretamente uma amostra ou a população total a fim de se obter conclusões acerca de um fenômeno, levando em consideração a margem de erro (ROESCH, 2007; GIL, 2007).

As técnicas de coleta de dados para uma pesquisa científica podem ser quantitativa, quando a investigação do objeto de pesquisa é por meio de análise numérica utilizando questionários e entrevistas estruturadas; ou qualitativa, quando os dados são descritivos como imagens e palavras, por meio da observação, entrevistas abertas, fotografias e documentos pessoais (VIANNA, 2001).

A técnica de coleta de dados, que foi utilizada para este estudo, foi a técnica qualitativa, pois foi analisado cada situação a partir dos dados descritivos com o intuito de identificar as causas, consequências, opiniões e outros aspectos considerados necessários à compreensão da realidade estudada.

O questionário é um instrumento muito utilizado, composto por várias perguntas, onde as questões devem ser respondidas por escrito, sem a necessidade da presença do entrevistador. Os questionários podem ser de forma impressa ou digital (meio eletrônico e e-mail), e permitem também a utilização de perguntas abertas, estruturadas ou fechadas (LAKATOS; MARCONI, 2001; VIANNA, 2001; VERGARA, 2010).

O questionário pode apresentar vantagens na economia de tempo, tendo acesso a um maior número de pessoas, alcance de uma grande área geográfica, rapidez, menos risco de distorção de respostas e uniformidade na avaliação, havendo como desvantagens o baixo índice de questionários respondidos, devolução tardia das respostas, influência da resposta de uma questão às outras e dificuldade de compreensão por parte dos informantes (LAKATOS; MARCONI, 2001).

Desta forma, o questionário, aplicado via e-mail, foi enviado diretamente para os profissionais do departamento de comércio exterior das empresas exportadoras do município de Criciúma – SC pesquisadas, contendo os seguintes aspectos: i) Empresas exportadoras *versus* Porto de Imbituba, ii) Desafios e oportunidades na operação com o Porto de Imbituba, iii) Empresas exportadoras *versus* políticas públicas para o desenvolvimento portuário.

O questionário, presente no apêndice A, foi elaborado pela autora. Na primeira etapa do questionário relacionado ao início da relação comercial dos respondentes com o porto de Imbituba, buscou-se verificar dados do volume comercializado via porto de Imbituba, as principais mercadorias exportadas e importadas, analisando também o percentual de participação com o porto nas importações e exportações e principais clientes (em países) e o percentual nacional de nacionalização e despacho via Porto de Imbituba.

O segundo aspecto pesquisado, desafios e oportunidades na operação com o porto de Imbituba, a pesquisadora buscou identificar os principais desafios comerciais, operacionais com o porto e as principais oportunidades na operação com o porto.

Com relação ao terceiro aspecto, empresas exportadoras *versus* a políticas públicas para o desenvolvimento portuário procurou identificar o entendimento sobre políticas públicas para o desenvolvimento portuário no Brasil, o entendimento e os benefícios, desafios e oportunidades encontrados pelas empresas pesquisadas com a Lei 12.815, o entendimento das empresas perante as políticas públicas (Plano Nacional de Logística de Transporte, Plano Nacional de Logística Portuária, Plano Mestre, Plano Nacional de Outorgas e Plano de Desenvolvimento e Zoneamento) e, por último, foi questionado para as tradings se as políticas públicas são indutoras para o desenvolvimento portuário brasileiro e para o Porto de Imbituba.

3.4 PLANO DE ANÁLISE DOS DADOS

Os principais elementos que compõem um procedimento de pesquisa estão nos métodos de análise de dados, tal qual podem possuir abordagem quantitativa, qualitativa ou mista, caracterizadas pelo foco em questões fechadas, análise de dados numéricos ou dados não-numéricos (CRESWELL, 2007).

Uma abordagem quantitativa deverá conter propostas de investigação detalhadas nos objetivos e procedimentos de pesquisa, hipóteses, variáveis, estatísticas e um plano estruturado e detalhado dos procedimentos de trabalho, sendo que a amostra será ampla, estratificada e precisa, haja vista que estes dados poderão ser coletados através de entrevistas estruturadas, escalas, inventários, resultados de testes e questionários, buscando definir padrões exatos para o todo (VIANNA, 2001; SAMPIERI, COLLADO; LÚCIO, 2006).

A abordagem qualitativa depende de muitos fatores, como a natureza dos dados, tamanho da amostra, instrumentos de pesquisa e a conceituação teórica das questões, e o pesquisador busca investigar e desenvolver temas a partir destes dados coletados (GIL, 2007; CRESWELL, 2007).

Neste sentido, o presente estudo possui uma abordagem essencialmente qualitativa, sem a utilização de um tratamento especificamente estatístico, como a utilização de médias ponderadas, dentre outros.

A apresentação e análise dos dados da pesquisa compõe o próximo capítulo dessa monografia.

4 ANÁLISE DOS DADOS DA PESQUISA

Neste capítulo será apresentado os resultados obtidos por meio da coleta de dados junto à amostra selecionada de empresas exportadoras do Município de Criciúma – SC. O questionário foi aplicado via *e-mail* e por contato telefônico aos profissionais de comércio exterior.

4.1 EMPRESAS EXPORTADORAS VERSUS PORTO DE IMBITUBA

No primeiro ponto a ser analisado com as quatro empresas foi verificar com as mesmas desde quando trabalham com o porto, o número de container ou toneladas que são exportadas ou importadas por meio do Porto de Imbituba, as principais mercadorias o país envolvido na exportação e o percentual de participação do porto junto a empresa, de acordo com o Quadro 9.

Quadro 10 – Empresas exportadoras e o mercado de exportação.

Empresas	Embarque/ Desembarque desde	Exportação			Percentual (%) de Participação do Porto de Imbituba
		Container	Principais mercadorias		
			País	Produto	
A	2005	02 /mês	Chile	Pisos cerâmicos	2%
B	-	-	-	-	-
C	Sempre que há navios disponíveis	20/mês	EUA	Revestimentos cerâmicos	10%
			Colômbia	Revestimentos cerâmicos	
D	2009	80/ mês	Peru	Revestimentos cerâmicos	80%
			Colômbia	Revestimentos cerâmicos	
			Costa Rica	Revestimentos cerâmicos	
			EUA	Revestimentos cerâmicos	
			Trinidad e Tobago	Revestimentos cerâmicos	
			Reino Unido	Revestimentos cerâmicos	

Fonte: Dados da pesquisa (2015).

De acordo com os dados obtidos, percebe-se que a maioria das empresas começou a trabalhar com o Porto de Imbituba nos anos 2000, com destaque para a empresa D que embarca em média 80 *containers*/mês.

Com relação ao mercado destino das exportações, verifica-se a presença na América do Sul, América do Norte, Caribe e Europa, exportando basicamente revestimentos cerâmicos, pois as empresas estão inseridas neste setor com baixa representatividade do Porto de Imbituba nessas exportações, com exceção da empresa D que possui 80% de seus embarques por meio do porto objeto do estudo.

Atualmente, o Porto de Imbituba oferece linhas portuárias apenas dentro do país, ou seja, serviço de cabotagem, conforme ilustrado na Figura 3.

Figura 3 – Linhas disponíveis no Porto de Imbituba.



Fonte: SC PAR (2015).

O setor cerâmico, no sul do Estado de Santa Catarina, concentra grandes unidades produtoras de revestimentos. Em decorrência disso, encontra-se também a maioria das indústrias cerâmicas do Estado e outras indústrias relacionadas ao setor, tais como de máquinas e equipamentos, de insumos, de embalagens, de fritas, de corantes, de tijolos refratários, além de transportes e outros serviços (ISOPPO, 2009).

O município de Criciúma ocupa o 23º lugar no ranking que mostra os principais municípios exportadores de SC no ano de 2013, exportando um total de U\$

FOB 63.692.593. Se formos comparar com o ano de 2012 houve déficit de (-) 28,03%, sendo que no ano de 2012 o município exportou U\$ FOB 88.499.627. O município contava com 47 empresas exportadoras, no ano de 2013 (FIESC, 2014).

A pesquisa buscou verificar, também, se as empresas utilizavam o porto também para mercadorias importadas, conforme observado no Quadro 10.

Quadro 11 – Empresas exportadoras e o mercado de importação.

Empresas	Embarque / Desembarque desde	Importação				
		Container	Toneladas	Principais mercadorias		Percentual (%) de Participação do Porto de Imbituba
				País	Produto	
A	-	-	-	-	-	-
B	2000		100 mês	Chile	Nitrato	5%
C	-	-	-	-	-	-
D		-	-	-	-	-

Fonte: Dados da pesquisa (2015).

Percebe-se que, das quatro empresas pesquisadas, apenas a empresa B utiliza o porto de Imbituba para suas mercadorias importadas, sendo elas Importadas do Chile, onde o produto comprado é o Nitrato numa quantidade de 100 toneladas/mês. Porém, nota-se que sua participação de 5% com porto é considerada pequena. Observou-se, também, que a empresa B começou a trabalhar com o porto de Imbituba nos anos 2000, o mesmo ano que as empresas que trabalham com a exportação.

Com relação às importações, o município de Criciúma ocupa o 13º lugar no ranking dos principais municípios importadores do estado catarinense (FIESC, 2014).

A seguir apresenta-se uma análise e exposição dos dados, baseados na opinião das quatro empresas no que diz respeito aos principais desafios e oportunidades que elas encontram nas operações portuárias via Porto de Imbituba.

4.2 DESAFIOS E OPORTUNIDADES NA OPERAÇÃO VIA PORTO DE IMBITUBA

Para melhor visualização dos dados obtidos, o Quadro 11 apresenta os principais desafios e oportunidades nas operações portuárias via porto de Imbituba.

Quadro 12 – Desafios e oportunidades nas operações portuárias via Imbituba.

Empresas	Desafios		Oportunidades via Porto de Imbituba
	Comerciais	Operacionais	

A	Concorrência.	Baixa disponibilidade de rotas marítimas para os destinos exportados pela empresa.	- Custo de transporte rodoviário inferior aos embarques em outros portos. - Agilidade na liberação de mercadorias parametrizadas em canal amarelo/ vermelho.
B	-	-	-
C	Falta de disponibilidade de linhas.	Operação de carga e descarga, não é muito produtiva. Mas os custos das operações e a proximidade da unidade fabril, e a utilização da ferrovia, torna a operação mais interessante.	Com qualidades naturais incríveis, no entanto, pouco exploradas. Não dá para entender quais as dificuldades encontradas em Imbituba para desenvolver o crescimento e a consolidação das Atracações naquele porto.
D	Questão do frete que era menor, mas agora ficou maior que o de Itajaí/navegantes, sendo inviável, mesmo com o frete até Imbituba ser menor.	Alguns Armadores não fazem escala neste porto, com isso não conseguimos embarcar a maioria das cargas.	Minimizar os custos que a empresa tem com o embarque.

Fonte: Dados da pesquisa (2015).

Para a empresa A, os principais desafios encontrados no porto, perante no que diz respeito a parte comercial é a concorrência, já na parte operacional, é o baixo números de rotas marítimas disponibilizadas no porto com relação aos destinos que a empresa trabalha em suas exportações. As oportunidades que o porto traz referem-se ao frete rodoviário que se torna mais barato equiparado aos demais portos, outro fator positivo para a mesma é a agilidade na liberação de mercadorias quando estão parametrizadas no canal amarelo ou vermelho.

A empresa B não se manifestou nesse questionamento.

Já para a empresa C, o principal desafio encontrado no porto, na parte comercial, é a falta de disponibilidades de linhas na qual a empresa trabalha. Já com relação a parte operacional, as operações de cargas e descargas é demorada, porém, os custos das operações, por ficar o porto próximo a unidade da fábrica, torna assim a operação mais viável. O porto contém qualidades naturais incríveis, porém não aproveitadas, sendo que a empresa não se conforma com o fato de que o porto de Imbituba enfrenta muitas dificuldades para se desenvolver e na sua consolidação das rotas marítimas (atracções) no porto.

Porém, para a empresa D, o principal problema que a mesma enfrenta é decorrente ao frete, que uma vez era vantajoso, porém ficou mais caro nos momentos atuais, não se torna tão vantajoso se comparados com os portos de Itajaí e

Navegantes, apesar de que o Porto de Imbituba seja mais próximo que os demais portos mencionados, o torna inviável mesmo o frete sendo menor. Os desafios que a empresa D encontra na área operacional do porto é a falta de armadores/rotas marítimas compatíveis com as que a empresa trabalha, fazendo que a mesma não consiga embarcar suas mercadorias via porto de Imbituba. As oportunidades que encontra com o porto é a diminuição dos custos com os embarques.

Pode-se verificar que para ambas as empresas, o principal desafio encontrado em comum é na área operacional, no fato de não haver as devidas atrações/ armadores/ rotas marítimas que as empresas trabalham. Pode-se perceber, também, que para a maioria as oportunidades que o porto proporciona é na diminuição dos custos nos embarques das mercadorias.

4.3 EMPRESAS EXPORTADORAS E POLÍTICAS PÚBLICAS PARA DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO

Nos últimos anos, o governo brasileiro tem delineando políticas para aumentar os investimentos e criado programas para incentivar o desenvolvimento portuário no país, elaborando assim planos de reestruturação e aprimoramento para o setor (IPEA, 2010).

Apresenta-se no Quadro 12, o entendimento das empresas sobre as políticas públicas para o desenvolvimento portuário brasileiro.

Quadro 13 – Políticas públicas para desenvolvimento portuário no Brasil.

Empresas	Entendimento das empresas sobre as políticas públicas
A	Investimentos na infraestrutura dos portos, retro áreas e vias de acesso aos portos e tentativa de desburocratização nos processos de liberação na exportação.
B	-
C	Somente o que vejo nos meios de comunicação
D	Devido ao aumento do dólar, muitas empresas optam por exportar para não depender apenas no mercado interno e tentar combater a crise. Assim, cada vez mais estamos precisando de portos no Brasil para melhor despacho das cargas. Percebemos que há alto fluxo de cargas em Itajaí e Navegantes, e como o revestimento cerâmico é algo de maior peso e menor valor agregado, quando o navio excede seu volume, essas são as cargas que são transferidas para o próximo navio, muitas vezes gerando custos ao exportador e atraso no recebimento para o cliente.

Fonte: Dados da pesquisa (2015).

Pode-se verificar que, das quatro empresas que responderam ao questionário, apenas duas responderam sobre o seu entendimento das políticas públicas, algo preocupante, pois se percebe que as empresas não estão informadas

sobre essas políticas, políticas estas mencionadas na fundamentação teórica desse estudo.

Apesar de apenas as empresas A e D terem respondido sobre as políticas públicas, observa-se que apenas a empresa A respondeu que as políticas públicas se referem aos “[...] investimentos na infraestrutura dos portos, retro áreas e vias de acesso aos portos e tentativa de desburocratização nos processos de liberação na exportação” (EMPRESA A). A empresa D por sua vez, respondeu de forma mais exemplaria:

Devido ao aumento do dólar, muitas empresas optam por exportar para não depender apenas no mercado interno e tentar combater a crise. Assim, cada vez mais estamos precisando de portos no Brasil para melhor despacho das cargas. Percebemos que há alto fluxo de cargas em Itajaí e Navegantes, e como o revestimento cerâmico é algo de maior peso e menor valor agregado, quando o navio excede seu volume, essas são as cargas que são transferidas para o próximo navio, muitas vezes gerando custos ao exportador e atraso no recebimento para o cliente (EMPRESA D).

Verifica-se a falta de informações das empresas referente a importância das políticas públicas para o desenvolvimento portuário no país.

Com a Lei 12.815/13, pretende-se aumentar a competitividade dos portos brasileiros através de investimentos que deverão ser realizados através setor privado. Ocorrendo um estímulo à modernização portuária, modernização e otimização da infra e superestrutura portuárias existentes, havendo também uma preocupação com a modicidade e a publicidade de tarifas e preços portuários, e do estímulo à concorrência intra e entre portos do país (JUNIOR; CAPRARO, 2014).

O Quadro 13 apresenta a argumentação das empresas perante a nova regulamentação dos portos, a partir da Lei 12.815/13.

Quadro 14 – Visualização a regulamentação do setor portuário por meio da nova Lei 12.815/13

Empresas	Benefícios	Desafios	Oportunidades
A	Modernização dos portos, através de investimentos privados e maior agilidade na movimentação devido a mão de obra qualificada.	Concessão, arrendamento e autorização de áreas/ locais não explorados, modernização constante e redução de custos para aumento na competitividade.	Aumento na movimentação das mercadorias, através de tecnologias adquiridas. Atrair novos investidores.
B	Crescimento e modernização.	Insegurança, dúvida em relação a lei e dificuldades no setor.	Oportunidade profissional crescimento e novos empreendimentos.
C	-	-	-

D	Modernidade, competitividade, otimização e infraestruturas, melhores para maior agilidade nos processos.	Que esses benefícios sejam realmente alcançados, visto que necessitam de acompanhamento para garantir o pleno exercício.	Expandir para novos mercados e otimizar os processos, garantindo ao cliente uma melhor qualidade e menor espera nos processos, gerando maior satisfação do mesmo e menor custo para o exportador.
---	--	--	---

Fonte: Dados da pesquisa (2015).

Pode-se analisar que, para empresa A, os benefícios proporcionados através da nova Lei foi a modernização dos portos a partir das empresas privadas e a agilidade nas movimentações devido a mão-de-obra qualificada. Para a mesma, os desafios encontrados na Lei se referem a “Concessão, arrendamento e autorização de áreas/ locais não explorados, modernização constante e redução de custos para aumento na competitividade” (EMPRESA A). As oportunidades desenvolvidas por meio das novas tecnologias adquiridas e o aumento de movimentação de mercadorias atraem novos investidores.

Para a empresa B os benefícios concedidos com o novo marco regulatório foram o crescimento e a modernização; já os desafios encontrados foram a “Insegurança, dúvida em relação a lei e dificuldades no setor” (EMPRESA B). As oportunidades proporcionadas foram as oportunidades profissionais, crescimento e novos empreendimentos.

A empresa C, não se prontificou neste questionamento.

Para a D, os benefícios foram a modernização, competitividade, otimização e o melhoramento na infraestrutura para maior agilidade nos processos; já as dificuldades encontradas foram “Que esses benefícios sejam realmente alcançados, visto que necessitam de acompanhamento para garantir o pleno exercício” (EMPRESA D). Referente às oportunidades, refere-se à oportunidade de expandir novos mercados, otimizar os processos, garantindo assim ao cliente melhor qualidade e menor espera dos processos, proporcionando uma maior satisfação do cliente e menor custo para o exportador.

Percebe-se que para ambas as empresas os benefícios foram a modernização dos portos. As dificuldades, no entanto, se referem a insegurança a dúvida com a Lei, pois os dizeres da mesma não são totalmente cumpridos e acompanhados. Já nas oportunidades destacam-se a oportunidade de trazer investidores para os portos, gerando oportunidades de novos clientes.

O Plano Nacional de Logística de Transporte foi criado através Ministério dos Transportes – MT, juntamente com o Ministério da Defesa – MD, tendo como objetivo o de formalizar e “eternizar” instrumentos de análise, e visão de logística, para dar sustentação ao planejamento de intervenções públicas e privadas na infraestrutura e na organização dos transportes do País (BRASIL, 2014).

Os planos desenvolvidos pela SEP/PR foram elaborados estrategicamente para o desenvolvimento do setor portuário brasileiro: o Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), Plano Mestre, o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e o Plano Geral de Outorgas (PGO) (IPEA, 2010).

A partir disso, foi questionado às empresas se elas conhecem os planos e se estas políticas são indutoras para o desenvolvimento portuário no Brasil e para o desenvolvimento do Porto de Imbituba, conforme apresentadas no Quadro 14.

Quadro 15 – Políticas públicas e o desenvolvimento portuário no Brasil e para o Porto de Imbituba

Empresas	Opiniões
A	As políticas públicas para o desenvolvimento portuário são elaboradas de forma correta, porém o grande problema no Brasil é na hora de colocar em prática as políticas, onde tais procedimentos esbarram em certos interesses políticos e econômicos de indivíduos pouco preocupados com o desenvolvimento de certas regiões e/o instituições, como no caso do porto de Imbituba. Neste caso específico do porto de Imbituba, caso houvesse um interesse maior para parte do setor público, este porto poderia estar movimentando maior volume de cargas na região.
B	Não existe crescimento econômico sem uma estrutura eficiente e eficaz. Os investimentos realizados não acompanham o crescimento e isso retrata nossa atual realidade. São somente planos colocados no papel, a realidade é totalmente diferente.
C	-
D	Sim, quanto maior o esforço para aumentar a competitividade nos portos brasileiros no exterior, melhor a qualidade ofertada e melhor a eficiência dos processos.

Fonte: Dados da pesquisa (2015).

Verifica-se que, tanto quanto para as empresas A, B e D, as políticas são importantes para o desenvolvimento no país, porém como relata as empresas A e B:

[...], porém o grande problema no Brasil é na hora de colocar em prática as políticas, onde tais procedimentos esbarram em certos interesses políticos e econômicos de indivíduos pouco preocupados com o desenvolvimento de certas regiões e/o instituições, como no caso do porto de Imbituba [...] (EMPRESA A). Os investimentos realizados não acompanham o crescimento e isso retrata nossa atual realidade. São somente planos colocados no papel, a realidade é totalmente diferente (EMPRESAS B).

Assim, para a empresa A e D, as políticas não condizem com a realidade, ao colocar em prática acabam, muitas vezes, esbarrando em interesses políticos e econômicos, beneficiando poucos e não desenvolvendo algumas regiões, o caso do

porto de Imbituba, e, ainda, os investimentos não condizem, muitas vezes, com atual realidade.

Já para a empresa D, as políticas são indutoras para o desenvolvimento do Brasil e do porto de Imbituba, contribuindo significativamente, pois “quanto maior o esforço para aumentar a competitividade nos portos brasileiros no exterior, melhor a qualidade ofertada e melhor a eficiência dos processos” (EMPRESA D).

Por fim, um fato interessante que se apresentou, foi que as empresas concordam que as políticas públicas são importantes para o desenvolvimento portuário do Brasil, e, posteriormente, para o porto de Imbituba. Que é necessário ter um planejamento para que a economia e o desenvolvimento portuário cresçam e se torne mais competitivo, porém, para a grande maioria, estes planos não condizem com a realidade dos portos e outras vezes alguns portos são mais favorecidos que outros.

No próximo capítulo se destacam as considerações finais para o estudo, por meio da conclusão final do trabalho.

5 CONCLUSÃO

O sistema portuário brasileiro é peça de destaque na economia brasileira, uma vez que grande parte do fluxo de mercadorias, principalmente aquelas direcionadas ou oriundas do mercado externo, transita pelos portos do país.

Visando contemplar um sistema nacional de logística portuária, o governo federal implementou a nova Lei de modernização portuária, Lei 12.815/13, proporcionando a participação das empresas privadas no investimento na infraestrutura portuária. Esta Lei contribuiu também para diminuir os gargalos dos portos, para o desenvolvimento da economia brasileira e para tornar os portos do país mais competitivos.

O desafio que as empresas exportadoras e importadoras, atualmente, enfrentam-se no setor portuário brasileiro é a busca constante de diminuição dos custos com fretes, taxas portuárias e agilidade nos processos para que assim seu produto se torne mais competitivo no mercado globalizado. Dos 37 portos disponíveis no Brasil, o Porto de Imbituba é o mais próximo das empresas do Sul do Estado Catarinense.

Neste contexto, efetua-se uma pesquisa multicaso com as empresas exportadoras, visualizando-se as políticas públicas são indutoras para o desenvolvimento do Porto de Imbituba, determinando-se um limite geográfico do município de Criciúma - SC. O objetivo geral da pesquisa buscou-se analisar a percepção das empresas exportadoras do município de Criciúma perante as políticas públicas para o desenvolvimento do Porto de Imbituba – SC.

Ao analisar o primeiro objetivo específico do estudo, que foi identificar a relação comercial das empresas exportadoras do município de Criciúma com o Porto de Imbituba, verificou-se que grande parte das empresas pesquisadas utiliza o porto em uma porcentagem pequena. Dentre os destinos das mercadorias, caracterizadas por revestimentos cerâmicos, destacam-se: América do Sul, América do Norte, Caribe e Europa, e nas importações o país de origem utilizado é o Chile, com o produto Nitrato.

Com relação ao segundo objetivo específico, identificar os principais desafios e oportunidades que as empresas encontram no porto Imbituba foi possível verificar-se que o principal desafio enfrentado pelas empresas é na área operacional, onde há a falta de rotas/armadores que as empresas utilizam, fazendo com que muitas

vezes não utilizem o porto em suas negociações. Percebe-se que o maior benefício proporcionado pelo porto para as empresas foi a diminuição dos custos nos embarques das mercadorias.

O terceiro e último objetivo específico foi analisar o entendimento das empresas se o Porto de Imbituba se favorece com as políticas públicas. Nesse ponto identifica-se a falta de informações das empresas referente a importância das políticas públicas para o desenvolvimento portuário no país. Entretanto, as empresas identificam a importância que as políticas públicas têm para o desenvolvido portuário do Porto de Imbituba, e que é necessário haver um planejamento para que a economia e o desenvolvimento portuário cresçam e se tornem mais competitivos. Porém, grande maioria desses planos não condizem, muitas vezes, com a realidade dos portos e outras vezes alguns portos são mais favorecidos que outros.

O Porto de Imbituba contém um calado natural de até 15,5 metros, possibilitando a atracação de um navio *Panamax / Superpanamax*, uma vez que são poucos os portos brasileiros que tem esta profundidade adequada para a atracação destes navios. O porto ainda conta com uma vasta área de expansão, tem a disposição uma malha ferroviária, inserida no município de Criciúma, onde a mesma pode ser utilizada por todo o Sul de Santa Catarina, para o escoamento das mercadorias, tornando o frete mais barato e mais ágil no transporte das mesmas. A falta de investimentos para novas tecnologias, incentivos políticos, rotas marítimas fixas são os desafios para a expansão do Porto de Imbituba.

A pesquisa limitou-se exclusivamente à região do município de Criciúma – SC, portanto, percebeu-se a viabilidade de se aplicar uma pesquisa, contemplando uma amostra com maior abrangência. Como proposta para estudos futuros a partir deste tema, recomenda-se uma pesquisa com a região Sul do Estado de Santa Catarina, perpassando pela AMREC, AMESC e AMUREL, bem como uma análise geral da situação de Santa Catarina frente à percepção das empresas internacionalizadas perante as políticas públicas para o desenvolvimento do Porto de Imbituba ou setor em específico que se torne relevante para o tema.

Importante destacar-se que o instrumento de pesquisa foi enviado para 64 empresas exportadoras e importadoras do Sul de Santa Catarina, com o objetivo de contemplar um trabalho com maior abrangência, como foi mencionado anteriormente. Entretanto, percebe-se, durante a pesquisa, que as empresas ficam limitadas na

participação em pesquisas acadêmicas e, que neste caso, quase inviabilizou a conclusão deste estudo.

Quando os questionários eram retornados para a pesquisadora, observa-se que as respostas eram incompletas, sem aprofundamento nas questões solicitadas, informando simplesmente que não trabalhavam com o Porto de Imbituba, não respondendo a outras questões que não eram relacionadas com o porto. Percebe-se mesmo com a simples resposta “*não trabalhamos com o porto*”, que quanto maior a empresa exportadora, a sua participação com o porto era inviável, devido aos mercados com que trabalha e a não oferta destes destinos pelo Porto de Imbituba.

Registra-se aqui o desafio no desenvolvimento de pesquisas junto ao empresariado, e eis um desafio também na aproximação da universidade *versus* empresas.

Por fim, conclui-se que o tema é relevante para profissionais de comércio exterior, para acadêmicos que buscam especialização e informações mais profundas a respeito ao Porto de Imbituba, bem como para todos os profissionais interligados pela cadeia de distribuição de mercadorias, que, na grande maioria, principalmente quando relacionados com o mercado externo, envolve o transporte marítimo.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). **Plano Geral de Outorgas Portuárias**: subsídios técnicos para identificação de áreas destinadas à instalação de portos organizados ou autorização de terminais de uso privativo em apoio ao Plano Geral de Outorgas. Brasília, 2009. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/Institucional.asp>>. Acesso em: 05 mai. 2015.

AGÊNCIA PORTO CONSULTORIA. Boletim Nº 5/2014 – Um ano da Nova lei dos Portos: retrospectiva dos recentes acontecimentos e atos normativos e balanço do setor portuário nacional. **Publicações**. Publicado em: 01 jul. 2014. Disponível em: <<http://agenciaporto.com/boletim-no-52014-um-ano-da-nova-lei-dos-portos-retrospectiva-dos-recentes-acontecimentos-e-atos-normativos-e-balanco-do-setor-portuario-nacional/>>. Acesso em: 18 jun. 2015.

AMESC. Catálogo de potencialidades: **Extremo Sul Catarinense**. 2013. Disponível: <<http://www.wsstecnologia.com.br/amesc/>>. Acesso em: 02 abr. 2015

ANTAQ. Agência Nacional de Transportes Aquaviários. **Indicadores de Desempenho Portuário**: Cartilha de Orientação. 2003. Disponível: <<http://www.antaq.gov.br/Portal/DesempenhoPortuario/Cartilha.pdf>>. Acesso: 02 abr. 2015

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

_____. **Porto de Imbituba**. 2012. Disponível em: <<http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/Portos/2012/Imbituba.pdf>> Acesso: 07 mai. 2015

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

APPOLINÁRIO, Fábio. **Metodologia da ciência**: filosofia e prática da pesquisa. São Paulo: Thomson, 2006. 209 p.

ARAÚJO, F. H. C.B. **Sistema portuário brasileiro**: evolução e desafios. 2013. 66f. Monografia (Especialização em Engenharia e Gestão Portuária.). Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/estudos-e-pesquisas/tcc/francisco-humberto-castelo-branco-araujo.pdf>>. Acesso em: 29 mar. 2015

BALDOMIR SOSA, Roosevelt. **A aduana e o comércio exterior**. São Paulo: Aduaneiras, 2000. 230 p.

BARROS, Aidil da Silveira Barros; LEHFELD, Neide Aparecida de Souza. **Fundamentos de metodologia**: um guia para iniciação científica. 2.ed. São Paulo: Makron Books, 2000. 122p.

_____. **Projeto de pesquisa:** propostas metodológicas. 10. ed. Petrópolis: Ed. Vozes, 2000. 102 p.

BRASIL. Lei nº 3.421, de 10 de julho de 1958. **Cria o Fundo Portuário Nacional, a Taxa de Melhoramento dos Portos e dá outras providências.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/L3421.htm>. Acesso em: 15 jul. 2015.

_____. Portaria SEP/PR nº 414/2009. **Estabelece as diretrizes, os objetivos gerais e os procedimentos mínimos para a elaboração do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário - PDZ.** Disponível em: <http://www.agu.gov.br/sistemas/site/TemplateTexto.aspx?idConteudo=151135&id_site=1380&ordenacao=1>. Acesso em: 16 mai. 2015.

_____. Governo Federal. Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República. **Portos Brasileiros:** diagnóstico, políticas e perspectivas. Série Eixos do Desenvolvimento Brasileiro, n. 48. Brasília: IPEA, 2010. Disponível em: <<http://www.feaduaneros.org.br/site.FNDA/downloads/Comunicado%20do%20IPEA%20n%C2%BA%2048.pdf>>. Acesso em: 12 out. 2015.

_____. Ministério dos Transportes. Secretaria de Política Nacional de Transportes. **Projeto de Reavaliação de Estimativas e Metas do PNLT:** relatório final. Brasília: SPNT/MT, 2012. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/images/2014/11/PNLT/2011.pdf>>. Acesso em: 18 jul. 2015.

_____. Secretaria de Portos da Presidência da República. **Planos Mestres.** Brasília: SEP/PR, 2012a. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/arquivos/planos-mestres-sumarios-executivos/pnlp-sumario-executivo-planos-mestres.pdf>>. Acesso em: 03 mai. 2015.

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

_____. Ministério dos Transportes. Conheça o PNLT. **Artigo** publicado em: 24/11/2014. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/56-aco-es-e-programas/2815-conheca-o-pnlt.html>>. Acesso em: 18 jul. 2015.

_____. Ministério dos Transportes. **Plano Nacional de Logística e Transportes – PNLT.** 2015. Disponível em: <<http://www2.transportes.gov.br/bit/01-inicial/pnlt.html>>. Acesso em: 17 jul. 2015.

BOAVENTURA, Edivaldo M. **Metodologia da pesquisa: monografia, dissertação, tese**. São Paulo: Atlas, 2004. 160 p.

CNI – Confederação Nacional das Indústrias. **Reforma Portuária: o que falta fazer**. Brasília: CNI, 2007.

_____. **Nova Lei dos Portos é primeiro passo para modernização, avalia CNI**. Publicado em: 05 jun. 2013. Disponível em: <<http://www.portaldaindustria.com.br/cni/imprensa/2013/06/1,16309/nova-lei-dos-portos-e-primeiro-passo-para-modernizacao-avalia-cni.html>>. Acesso em: 18 jun. 2015.

CURCINO, G. A. **Análise de adequabilidade de portos às novas teorias e práticas portuárias: um estudo de caso no porto de Belém**. 2007. Dissertação (Mestrado) – Universidade de Brasília, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Brasília, 2007.

DIEHL, Astor Antônio; TATIM, Denise Carvalho. **Pesquisa em ciências sociais aplicadas: métodos e técnicas**. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2004. 168 p.

DOING BUSINESS. **Compreendendo a regulamentação para pequenas e médias empresas: comparando regulamentações de negócios para empresas nacionais em 189 economias**. 11. ed. Washington: Banco Mundial/IFC, 2014. Disponível em: <<http://portugues.doingbusiness.org/~media/GIAWB/Doing%20Business/Documents/Annual-Reports/Foreign/DB14-minibook-portuguese.pdf>>. Acesso em: 20 jun. 2015.

FACHIN, Odília. **Fundamentos de metodologia**. 3.ed São Paulo: Ed. Atlas, 2001. 153 p.

FIESC – Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina. **Business Santa Catarina Brasil: indústria, parcerias e oportunidades de investimentos**. Santa Catarina: FIESC, 2013. Disponível em: <http://www4.fiescnet.com.br/images/business/publicacoes/BUSINESS_SC_FIESC_2013_portugues.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2015.

_____. **Santa Catarina em Dados: 2014**. Unidade de Política Econômica e Industrial. Florianópolis: FIESC, 2014, v. 24, p. 01-192. Disponível em: <http://fiesc.com.br/sites/default/files/medias/25_set_sc_dados_2014_em_baixa_para_site.pdf>. Acesso em: 10 out. 2015.

FIESP – Federação das Indústrias do Estado de São Paulo. **Custo Brasil deixa produto nacional 33,7% mais caro que importado em 2013, mostra estudo do Decomtec**. São Paulo, 2015. Disponível em: <<http://www.fiesp.com.br/noticias/custo-brasil-deixa-produto-nacional-337-mais-caroque-importado-em-2013-mostra-estudo-do-decomtec/>>. Acesso em 03 abr. 2015.

GIBERTONI, C. A. C. A Lei de Modernização dos Portos. In: **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, I, n. 0, fev 2000. Disponível em: <<http://www.ambito->

juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=1959>.
Acesso em: 15 jun. 2015.

GIL, A. C.. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 3.ed São Paulo: Ed. Atlas, 1996. 159p.

_____. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Formação econômica de Santa Catarina**. 2. ed. rev. Florianópolis: Ed. UFSC, 2007. 473 p.

GOULARTI FILHO, A.; MORAES, F. F. de. Formação, expansão e desmonte parcial do complexo carbonífero catarinense. **História & Perspectivas**, Uberlândia, (40): 251-267, jan.jun.2009. Disponível em:
<<http://www.seer.ufu.br/index.php/historiaperspectivas/article/viewFile/19214/10351>>
. Acesso em: 19 jul. 2015.

_____. **Portos, ferrovias e navegações em Santa Catarina**. Florianópolis: Ed. UFSC, 2013. 323p.

_____. Sistema Portuário Catarinense: A construção dos portos de São Francisco do Sul, Itajaí e Imbituba. In: **Multimar**. Santa Catarina, 2015. Disponível em:<http://www.multimar.com.br/_usertemp/joseamerico/image/file/Hist%C3%B3ria%20portos%20catarinenses.pdf>. Acesso em: 16 abr. 2015

INSITE INCUBADORA. **Parceiros**. Criciúma/SC, 2015. Disponível em:
<<http://www.insiteincubadora.com.br/site/#Parceiros>>. Acesso em: 20 jun. 2015.

IPEA. **Portos Brasileiros: Diagnóstico, Políticas e Perspectivas**. Brasília: IPEA, 2010. Disponível em:
<http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/100517_comunicadoipea48.pdf> Acesso em: 22 abr. 2015.

ISOPPO, Keity Kristiny Vieira. **Gênese e evolução da Indústria Cerâmica na Região de Criciúma – SC**. 2009. 243f. dissertação (Mestrado em Geografia) – Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis. 2009. Disponível em: <<http://necat.ufsc.br/files/2011/10/Keity-Kristiny-Vieira-Isoppo.pdf>>. Acesso em: 10 out. 2015.

JUNIOR, O. A. de C.; CAPRARO, M. C. Z.. Comentários acerca do novo marco regulatório dos portos brasileiros. **Revista Eletrônica Direito e Política**, Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v.9, n.1, 1º quadrimestre de 2014. Disponível em:
<<http://www6.univali.br/seer/index.php/rdp/article/viewFile/5746/3124>>. Acesso em: 12 out. 2015

KMETEUK FILHO, Osmir. **Pesquisa e análise estatística**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 2005. 197p.

KAPPEL, Raimundo F. **Portos Brasileiros: novo desafio para a sociedade**. 2015. Disponível em: <http://www.sbpnet.org.br/livro/57ra/programas/CONF_SIMP/textos/raimundokappei.htm>. Acesso em: 25 jul. 2015.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica**. 4. ed. rev. e ampl. São Paulo: Atlas, 2001.

LAKATOS, M. de A.; MARCONI, E.M. **Metodologia do trabalho científico**. 5.ed.São Paulo: Atlas, 2001.

MARKUS, A. aspectos do Planejamento Portuário no Brasil. In: SILVA, Diogo Piloni e. **Proposta de modelo de planejamento para o setor portuário nacional face à Lei 12.815/13**. 2013. 62f. Trabalho de Conclusão de Curso (Curso de Engenharia Civil). Departamento de Engenharia Civil – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2013. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/estudos-e-pesquisas/tcc/diogo-piloni.pdf>>. Acesso em: 20 jul. 2015.

MESQUITA, Patricia Laurentino de. Planejamento Portuário Nacional. **Portos**, Presidência da República. Artigo publicado em: 11/07/2014. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl>>. Acesso em: 18 jul. 2015.

_____. Secretaria Especial dos Portos da Presidência da República. **Sistema portuário nacional**. Brasília: SEP/PR, 2015. Disponível em:<<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/sistema-portuario-nacional>>. Acesso em: 19 abr. 2015.

PAOLIELLO, E. R . Análise dos aspectos concorrenciais no âmbito da lei 12.815/2013. **Revista Eletrônica Direito e Política**. Programa de Pós-Graduação Stricto Sensu em Ciência Jurídica da UNIVALI, Itajaí, v. 9, n. 1, 1º quadrimestre de 2014. Disponível em: <www.Univali.Br/Direitoepolitica - Issn 1980-7791>. Acesso em: 11 mai. 2015.

PEGO, B.; CAMPOS NETO, C. A. da S. (org). IPEA. **Infraestrutura Econômica no Brasil: diagnósticos e perspectivas para 2025**. Série Eixos Estratégicos do Desenvolvimento Brasileiro, Livro 6, Volume 1. Brasília: IPEA, 2010. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/Livro_InfraestruturaSocial_vol1.pdf>. Acesso em: 03 abr. 2015.

PIRES, F. Portos e Navios. **Valor econômico**. Santos, 2015. Disponível em: <https://www.portosenavios.com.br/portos-e-logistica/27520-imbituba-ganha-competitividade>>. Acesso em: 18 jun. 2015.

PORTO DE IMBITUBA. **O Porto: História**. 2015. Disponível em:<www.cdiport.com.br/porto/porto.htm>. Acesso em: 11 maio. 2015.

_____. **Informações Operacionais: Linhas e Serviços**. 2015. Disponível em: <<http://www.portodeimbituba.com.br/site/operacoes/?id=37>>. Acesso em: 18 jul. 2015.

_____. **Porto de Imbituba, um novo tempo**. 2015. Disponível em: <<http://www.portodeimbituba.com.br/site/quem-somos/>>. Acesso em: 18 jul. 2015.

PORTO GENTE. Projeto moderniza gestão das Docas. Publicado em 03 de março de 2015. Ministérios: **Secretaria Especial dos Portos**. Disponível em: <<https://portogente.com.br/noticias/ministerios/secretaria-especial-de-portos/projeto-moderniza-gestao-das-docas-85215>>. Acesso em: 11 maio. 2015.

RODRIGUES, P. R. A.. **Gestão estratégica da armazenagem**. São Paulo: Aduaneiras, 2003. 160 p.

ROESCH, S. M. A.; BECKER, G. V.; MELLO, M. I. de. **Projetos de estágio e de pesquisa em administração**: guia para estágios, trabalhos de conclusão, dissertações e estudos de caso. 3. ed. São Paulo: Atlas, 2009.

SANTOS BRASIL. Planta da Operação. **Unidades de Negócios**, 2015. Disponível em: <<https://www.santosbrasil.com.br/pt-br/unidades-de-negocios/tecon-imbituba/informacoes-uteis/planta-da-operacao>>. Acesso em: 18 jun. 2015.

SC PAC. **História do Porto de Imbituba**. Disponível em: <<http://www.portodeimbituba.com.br/site/quem-somos/?id=1>> Acesso em: 09 mai. 2015.

SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA/UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA. **Plano Mestre**: Porto de Belém. Florianópolis: SEP/PR-UFSC, 2013. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/arquivos/planos-mestres-versao-completa/porto-de-belem.pdf>>. Acesso em: 22 jul. 2015.

SILVA, D. P. e. **Proposta de modelo de planejamento para o setor portuário nacional face à Lei 12.815/13**. 2013. 62f. Trabalho de Conclusão de Curso (Curso de Engenharia Civil). Departamento de Engenharia Civil – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2013. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/estudos-e-pesquisas/tcc/diogo-piloni.pdf>>. Acesso em: 20 jul. 2015.

TRIUNFO PARTICIPAÇÕES E INVESTIMENTOS. **Portos**. São Paulo, 2015. Disponível em: <<http://www.triunfo.com/Show.aspx?IdMateria=R6tkEDgA4c50T/+Bf51pAQ==>>>. Acesso em: 20 jun. 2015.

UFSC. Laboratório de Transportes e Logística. **Plano Nacional de Logística Portuária – PNL**. Florianópolis: UFSC/LabTrans, 2011. Disponível em: <<http://www.labtrans.ufsc.br/pt-br/projetos/portos/pnlp/>>. Acesso em: 03 mai. 2015.

VERGARA, S. C.. **Projetos e relatórios de pesquisa em administração**. 9. ed. São Paulo: Atlas, 2007. 92 p.

VERGARA, Sylvia Constant. **Métodos de pesquisa em administração**. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

ZILLI, J. C.; VIEIRA, A. C. P.; GIANEZINI, M.. Trajetória histórica do desenvolvimento do porto de Imbituba - SC: do carvão a containerização / da cabotagem a navegação de longo curso. In: Seminário Internacional sobre Desenvolvimento Regional, VII, Santa Cruz do Sul, RS, Brasil, 9 a 11 de setembro de 2015. Disponível em:
<http://online.unisc.br/acadnet/anais/index.php/sidr/article/view/13311/2477>. Acesso em: 15 de Nov. 2015.

APÊNDICES

APÊNDICE A – QUESTIONÁRIO

INTRUMENTO DE PESQUISA

1. EMPRESAS EXPORTADORAS VERSUS PORTO DE IMBITUBA

Desde quando a empresa possui embarques/desembarques via Imbituba?

Quantos containers ou toneladas (em caso de mercadoria a granel) a empresa embarca (exportação) via Imbituba?

Quantos containers ou toneladas (em caso de mercadoria a granel) a empresa desembarca (importação) via Imbituba?

Principais mercadorias exportadas via Imbituba?

PAÍS	PRODUTOS EXPORTADOS

Principais mercadorias importadas via Imbituba?

PAÍS	PRODUTOS IMPORTADOS

Percentual de participação do porto de Imbituba nas exportações da empresa?

Percentual de participação do porto de Imbituba nas importações da empresa?

2. DESAFIOS E OPORTUNIDADES NA OPERAÇÃO VIA IMBITUBA

Quais os principais desafios/entraves/limitantes comerciais e operacionais nos embarques?

COMERCIAIS:

OPERACIONAIS:

OPORTUNIDADES VIA IMBITUBA:

3. EMPRESAS EXPORTADORAS VERSUS POLÍTICAS PÚBLICAS PARA DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO

Qual o entendimento da empresa com relação às políticas públicas para desenvolvimento portuário no Brasil (qual o seu nível de conhecimento)?

Como a empresa visualiza a nova regulamentação do setor portuário no Brasil por meio da Nova Lei de Modernização Portuário 12.815/2013:

BENEFÍCIOS:

DESAFIOS:

OPORTUNIDADES:

E para finalizar:

As políticas públicas são indutoras para o desenvolvimento portuário no Brasil, bem como para o desenvolvimento do Porto de Imbituba?

Muito obrigado!

APÊNDICE B – PLANTA DA OPERAÇÃO



- Área do porto organizado / Organized port area
- ➊ Ferrovía Tereza Cristina / Tereza Cristina railway
- ➋ PÁTIO A1₁ - 80.000 m² - Contêineres / A1₁ YARD - 80,000 m² - Containers
- ➌ CAIS ACOSTÁVEL - 660 m / Mooring quay - 600 m
- ➍ PÁTIO A3 - 10.900 m² - Carga Geral / A3 YARD - 10,900 m² - General Cargo
- ➎ PÁTIO A7 - 76.170 m² - Contêineres / A7 YARD - 76,170 m² - Containers
- ➏ PÁTIO A10 - 17.000 m² - Carga Geral / A10 YARD - 17,000 m² - General Cargo
- ➐ PÁTIO A9 - 25.855 m² - Carga Geral / A9 YARD - 25,855 m² - General Cargo
- ➑ PÁTIO A12 - 44.548 m² - Contêineres / A12 YARD - 44,458 m² - Containers
- ➒ PÁTIO A15 - 32.065 m² - Contêineres / A15 YARD - 32,065 m² - Containers

Fonte: (SANTOS BRASIL, 2015).