

TERMINAIS DE USO PRIVADO: UM ESTUDO DA COMPETIÇÃO NO ESTADO DE SANTA CATARINA

PRIVATE USE TERMINALS: A STUDY OF THE COMPETITION IN THE STATE OF SANTA CATARINA

USO DE TERMINALES PRIVADOS: A COMPETENCIA ESTUDIO EN EL ESTADO DE SANTA CATARINA

João Luiz Francisco

Mestrando em Engenharia Naval pela Universidade de São Paulo (USP)

Endereço: USP, Butantã, CEP: 03178-200. São Paulo, SP, Brasil

Telefone: (11) 3091-3116

E-mail: jlfrancisco@usp.br

Rui Carlos Botter

Doutor em Engenharia Naval e Oceânica pela Universidade de São Paulo (USP)

Pesquisador da Universidade de São Paulo(USP)

Endereço: USP, Butantã, CEP: 03178-200. São Paulo, SP, Brasil

Telefone: (11) 3091-3116

E-mail: rbotter@usp.br

Artigo recebido em 05/01/2017. Revisado por pares em 07/02/2017. Reformulado em 28/03/2017. Recomendado para publicação em 18/03/2016. Publicado em 30/04/2017. Avaliado pelo Sistema *double blind review*.



RESUMO

Este trabalho tem como objetivo fazer uma análise do que ocorreu com a competição no estado de Santa Catarina, com a permissão dos Terminais de Uso Privado. A análise baseou-se nos dados encontrados em artigos científicos, dissertações, teses e em informações disponibilizadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP). Ao comparar a movimentação de cargas entre os TUP e os portos catarinenses, constata-se que os primeiros assumiram a liderança a partir de 2012. No entanto, há desafios a serem enfrentados, como a melhoria da infraestrutura de logística do estado.

Palavras-chave: Terminais de Uso Privado; Complexo Portuário do Itajaí; Complexo Portuário de São Francisco do Sul; Carga movimentada; Hinterlândias.

ABSTRACT

This paper aims to analyzing what happened with the competition in the state of Santa Catarina with the permission of the Private Use Terminals (TUPs). The analysis was based on the data found in scientific papers, dissertations, theses and on information provided by the National Agency for Waterway Transportation (ANTAQ in Portuguese acronym), Secretary of Ports of the Presidency of the Republic (SEP). When comparing cargo movement between the TUPs and the ports in Santa Catarina, the first took the lead since 2012. However, there are challenges to face, such as improving the state's logistics infrastructure.

Keywords: Private Use Terminals; Itajaí Port Complex; São Francisco do Sul Port Complex; Cargo movement; Hinterlândias.

RESUMEN

Este trabajo tiene como objetivo hacer un análisis de lo sucedido con la competencia en el estado de Santa Catarina con el permiso de los Terminales de Uso Privado (TUP). El análisis se basa en los datos que se encuentran en los trabajos científicos, disertaciones y tesis, y principalmente en la información proporcionada por la Agencia Nacional de Transporte en Vías (ANTAQ en su acrónimo en Portugués) y por la Secretaría de Puertos de la Presidencia de la República (SEP). Al comparar el movimiento de carga entre los TUPs en los puertos de Santa Catarina, el primero tomó la delantera desde 2012. Sin embargo, hay retos que hay que afrontar, como la mejora de la infraestructura logística del estado.

Palabras clave: Terminales de Uso Privado; Complejo del Puerto de Itajaí; Complejo del Puerto de São Francisco; Movimiento de cargas; Hinterlandia.

1 INTRODUÇÃO

Dentre os estudos envolvendo os portos brasileiros, percebe-se como grande marco a reforma portuária atual, que modificou o gerenciamento do sistema portuário do país e foi realizada a fim de acompanhar a tendência mundial de aumento de circulação de mercadorias, pessoas, capital e informações (MAGALHÃES; BOTTER, 2015). A partir da extinção da PORTOBRAS, deflagrou-se uma crise no setor, cujas negociações e articulações redundaram na Lei 8.630/93, que preconizou a modernização do setor (HERZMANN, 2005; MONIÉ; VIDAL, 2006; MALLAS, 2009; CABRAL, 2011). Com isso, os terminais passaram a ser arrendados e o operador portuário a se responsabilizar pelo manuseio de cargas, bem como por investimentos em equipamentos e instalações. A Lei 9.277/96 completou o quadro de mudanças legislativas, quando permitiu a administração e exploração de portos federais aos estados e municípios, implementando a descentralização pretendida com o Lei de Modernização portuária (MONIÉ; VIDAL, 2006). Nesse processo de descentralização do sistema via transferência da tutela sobre os portos públicos para os estados e os municípios, Mallas (2009) destaca o Porto de Itajaí, que expandiu sua movimentação de contêineres, consolidou-se como um centro de exportação de produtos congelados e também pelo crescimento da logística portuária geradora de empregos e renda.

No entanto, mesmo com a chamada Lei de Modernização dos Portos, o fato de os terminais instalados fora dos complexos portuários não poderem movimentar cargas de terceiros era visto como um entrave para o setor privado. De acordo com a legislação da época, existia uma abertura para movimentação de carga de terceiros, que era tratada como movimentação de carga mista, o que ocorria apenas quando o Terminal de Uso Privativo estivesse com capacidade ociosa e, mesmo assim, havia um limite de quantidade em relação à carga própria. Tal restrição foi revogada com a Nova Lei dos Portos, sancionada em 05 de junho de 2013, sob número 12.815, aumentando, assim, expressivamente a capacidade de movimentação de cargas por meio de investimentos da iniciativa privada (MAGALHÃES; BOTTER, 2015).

Atualmente, Santa Catarina possui dez Terminais de Uso Privado (TUP) localizados nas cidades de Imbituba, Itajaí, Itapoá, Navegantes e São Francisco do Sul. No primeiro semestre de 2016, esses terminais movimentaram 56,10% das cargas transportadas pelas

instalações portuárias do estado catarinense, representando 12.335.949t. Tendo em vista a importância destes TUP para as importações e exportações dos produtos brasileiros e da nova configuração que vem surgindo no transporte de cargas fluviais, este trabalho tem como objetivo fazer uma análise do que ocorreu com a competição no estado de Santa Catarina em relação às TUP, com a promulgação da Nova Lei dos Portos.

2 METODOLOGIA

A análise realizada neste trabalho baseou-se nos dados encontrados em artigos científicos, dissertações e teses e, principalmente, em informações disponibilizadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP) e pelos portais na internet dos Complexos Portuários e TUP localizados em Santa Catarina.

2.1 TÉCNICA DE PESQUISA UTILIZADA

A fim de alcançar o objetivo deste trabalho, realizou-se uma pesquisa exploratória que, de acordo com Appolinário (2011), pretende aumentar o entendimento em relação a um fenômeno ainda pouco conhecido, ou de um problema de pesquisa ainda não perfeitamente descrito. O procedimento utilizado para a investigação foi a pesquisa bibliográfica que, segundo Köche (1997), se fundamenta a partir do conhecimento disponível, principalmente em livros e artigos. O autor salienta que tal ferramenta tem como finalidade ampliar o conhecimento, de modo a dominá-lo, e sintetizar o estado da arte na área estudada.

Como primeira etapa deste trabalho, buscaram-se por artigos através das bases de pesquisa *Science Direct*, *Web of Science* e *Scielo*, sendo identificadas publicações que empregavam os termos “Complexo Portuário de Itajaí”, “Complexo Portuário de São Francisco do Sul” e “Terminais de Uso Privado” em seus títulos, resumos ou palavras-chave. Além dessas bases de dados, buscou-se por informações referentes às movimentações de cargas por meio do Estatístico Aquaviário da ANTAQ e dos portais na internet dos Complexos Portuários e TUP localizados em Santa Catarina.

2.2 TERMINAIS ESTUDADOS

O estado de Santa Catarina possui dez TUP estes localizados nas cidades de Imbituba, Itajaí, Itapoá, Navegantes e São Francisco do Sul (ANTAQ, 2016). Situado na cidade de mesmo nome, o Transpetro Terminal Aquaviário de São Francisco do Sul é operado por uma subsidiária da Petrobrás e utilizado para armazenar e transferir petróleo bruto para a Refinaria do Paraná por meio do oleoduto Santa Catarina-Paraná (PETROBRÁS, 2016). Ainda na mesma cidade, conforme exposto por SEP (2016), o Complexo Portuário de São Francisco do Sul inclui o porto público, o TUP Itapoá e o TUP Terminal de Granéis de Santa Catarina (TGSC). Este último recebeu autorização para a movimentação e armazenagem de grãos vegetais, soja e farelo de soja, através de contrato de adesão assinado no ano de 2014, estando em fase de implantação (ANTAQ, 2014). O Porto de Itapoá, por sua vez, é especializado na movimentação de contêineres e iniciou suas atividades em junho de 2011 (REBELLO, 2015; PORTO DE ITAPOÁ, 2016). Rebello (2015) expõe que a construção do porto, juntamente com a realização de outros investimentos em desenvolvimento de infraestrutura logística em terra, como o arrendamento de terminais e a criação da Aliança Transporte Multimodal, é uma estratégia competitiva da empresa Hamburg Sud para manter a liderança no mercado brasileiro. Algumas características da infraestrutura e equipamentos que tornam o porto capaz de movimentar 500 mil TEU por ano estão apresentadas na Tabela 1.

Tabela 1 - Infraestrutura e equipamentos do TUP Itapoá

	630m
Cais	
Calado Máximo	12,8m
Berços	2
Tomada <i>reefers</i>	2160
Portêineres	6
Transtêineres	17

Fonte: Porto de Itapoá (2016).

Localizado na cidade de Itajaí, o Terminal Portuário Braskarne foi fundado no ano de 1990 com o objetivo de ser um centro de distribuição interna e de armazenamento de cargas para exportação. Controlado pela Seara Alimentos, o terminal trabalha com contêineres frigorificados e secos, serviços portuários na importação e/ou exportação, Revista Eletrônica de Estratégia & Negócios, Florianópolis, v.10, Edição Especial 1, Abril 2017.

armazém seco focado na importação, local para inspeções de produtos congelados ou refrigerados (BRASKARNE, 2016). Já o Poly Terminais Portuários iniciou suas atividades em setembro de 2008, após ser comprado da Dow Brasil. O terminal trabalha com operações portuárias para contêineres, carga solta e granel líquido (POLY TERMINAIS, 2016). No mesmo ano, o Terminal Portuário de Itajaí – TEPORTI - iniciou suas atividades como uma instalação portuária de uso privativo misto e trabalha com a movimentação de contêineres e a operação de navios *break bulk* (cargas embarcadas não embaladas) (TEPORTI, 2016).

Tabela 2 - Infraestrutura e equipamentos do TUP TEPORTI

	150m
Cais	
Calado máximo	8,5m
Pátio para contêiner	66.570 ²
<i>Reach stackers</i>	5
Transpaleteiras elétricas	15
Balanças para carga solta	3

Fonte: Teporti (2016).

Em contrato de adesão firmado no ano de 2012, o terminal Trocadeiro Portos e Logística foi autorizado a movimentar e armazenar cargas próprias, exclusivamente graneis líquidos, e cargas de terceiros (ANTAQ, 2016). De acordo com Porto de Itajaí (2016), o terminal possui cais de 150m de extensão, profundidade de 9m e armazém de 3.000m². Também localizado na cidade de Itajaí, o Terminal Portuário Barra do Rio iniciou a construção de seu segundo cais no primeiro semestre de 2016. O terminal é *multipurpose*, ou seja, dedicado a vários tipos de operação, oferecendo serviços como a armazenagem de contêineres, carga geral e cargas de projeto, além de aplicação de selos físicos, coleta de amostras, transporte e distribuição de mercadorias (TERMINAL BARRA DO RIO, 2016). Localizado à margem esquerda do Rio Itajaí-açu, em Navegantes, a Portonave S/A - Terminais Portuários de Navegantes – iniciou suas operações em 21 de outubro de 2007. O terminal é detentor do recorde sul-americano de produtividade, com 270,4mph (movimentos por hora), e em agosto de 2016 alcançou a marca de 5 milhões de TEU

movimentados. A Tabela 3 apresenta dados relacionados à infraestrutura e equipamentos da Portonave (PORTONAVE, 2016).

Tabela 3 - Infraestrutura e equipamentos do TUP Portonave

	900m
Cais	
Área	400.000m ²
Profundidade do canal	14m
Berços de atracação	3
Portêineres	6
Transtêineres	18

Fonte: Portonave (2016).

Localizado no sul do estado de Santa Catarina, Imbituba Empreendimentos e Participações obteve autorização para a construção e exploração de um terminal portuário em resolução publicada no dia 11 de junho de 2007. O terminal recebeu autorização para movimentar mercadorias a granel sólida: soja, milho, trigo, sorgo e sal marinho, e cargas de terceiros, como fertilizantes e carga geral (ANTAQ, 2016).

3 LEGISLAÇÃO PORTUÁRIA

Definida na Constituição Federal de 05 de outubro 1988, a exploração e legislação dos portos é um serviço público de competência exclusiva da União. Cabe a ela explorar, diretamente ou mediante autorização, concessão ou permissão, os portos marítimos, fluviais ou lacustres (BRASIL, 1988), bem como compete privativamente à União legislar sobre o regime dos portos (BRASIL, 1988).

A Lei número 12.815, sancionada em 05 de junho de 2013, conhecida como Nova Lei dos Portos, trata especificamente da legislação portuária ao dispor sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias, e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. De acordo com a nova legislação, a instalação portuária localiza-se “dentro ou fora da área do porto organizado e é utilizada em movimentação de passageiros, em movimentação ou armazém de mercadorias, destinadas ou provenientes de transporte aquaviário” (BRASIL, 2013a).

Enquanto se encontrava em vigor o decreto 6.620/2008, entendia-se como Instalação Portuária de Uso Privativo a instalação explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do porto organizado (BRASIL, 2008). No entanto, para as instalações fora do porto organizado destinadas ao transporte de carga, era permitido apenas a movimentação de carga própria e, em caráter subsidiário e eventual, a de terceiros, que correspondia aos terminais portuários de uso misto (BRASIL, 2008). Com a sanção da Nova Lei dos Portos, não há mais a restrição quanto à movimentação de carga própria ou de terceiros, não se aplicando mais a subclassificação em terminais privativos e mistos. O porto organizado é, então, definido como “Bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária” (BRASIL, 2013a).

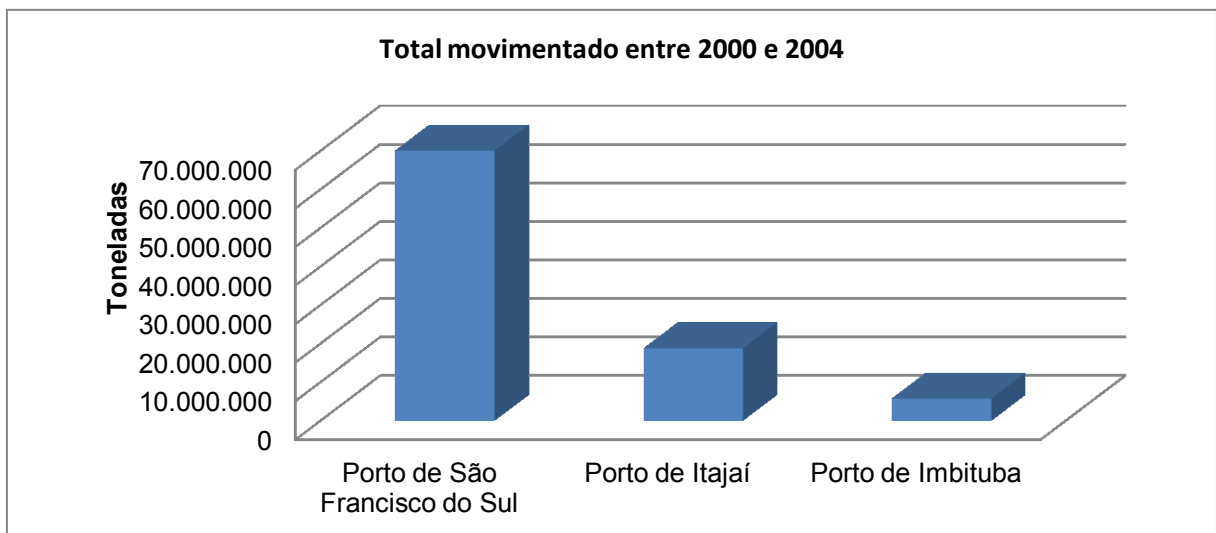
Dentre os modos de exploração atuais tem-se a concessão e arrendamento de bem público para a exploração indireta do porto organizado e das instalações portuárias nele localizadas, e a autorização para a exploração indireta das instalações portuárias localizadas fora da área do porto organizado. Este último tipo de instalação é classificado de acordo com as seguintes modalidades: terminal de uso privado, estação de transbordo de cargas, instalação portuária de pequeno porte e instalação portuária de turismo (BRASIL, 2013b).

O Terminal de Uso Privado é uma “instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado”. Já a estação de transbordo de cargas é uma “instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora da área do porto organizado e utilizada exclusivamente para operação de transbordo de mercadorias em embarcações de navegação interior ou cabotagem”. A instalação portuária pública de pequeno porte, por sua vez, é uma “instalação portuária explorada mediante autorização, localizada fora do porto organizado e utilizada em movimentação de passageiros ou mercadorias em embarcações de navegação interior” e, por fim, a instalação portuária de turismo é definida como uma “instalação portuária explorada mediante arrendamento ou autorização e utilizada em embarque, desembarque e trânsito de passageiros, tripulantes e bagagens, e de insumos para o provimento e abastecimento de embarcações de turismo” (BRASIL, 2013a *passim*).

3.1 MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

Neu (2009) expõe que o Complexo Portuário de Itajaí possui como principal movimentação de cargas os produtos agroindustriais catarinenses voltados para a exportação, sendo as importações responsáveis por cerca de 30% dos produtos movimentados. A autora mostra que entre os anos de 2000 a 2004, o Complexo apresentou a segunda maior movimentação total do estado de Santa Catarina, sendo superado por São Francisco do Sul, como pode ser visto no Gráfico 1.

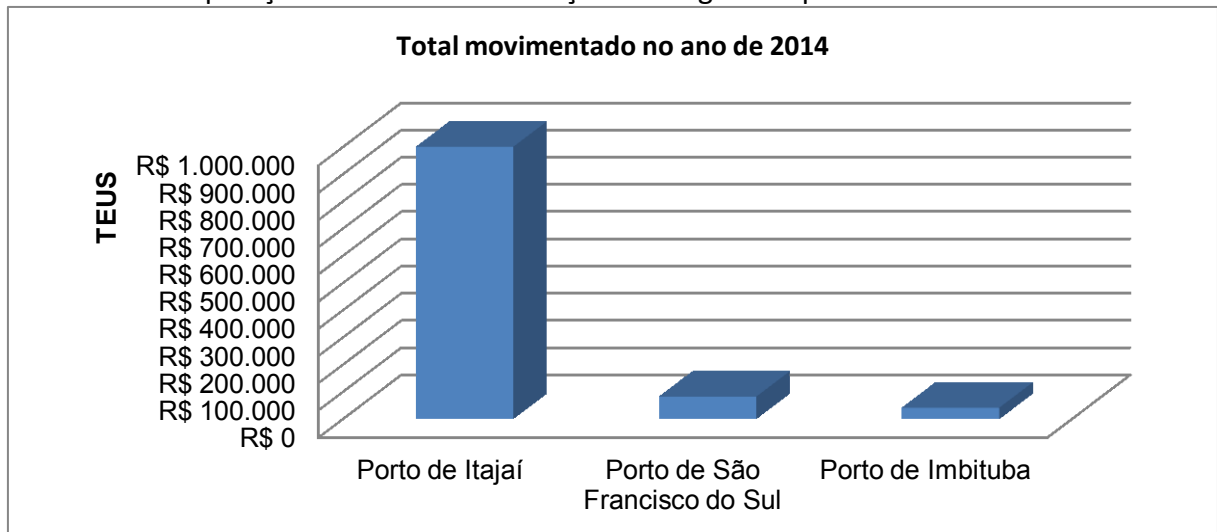
Gráfico 1 - Total movimentado entre os anos de 2000 e 2004



Fonte: Neu (2009).

No entanto, tal cenário alterou-se, uma vez que, em 2013, de acordo com a Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (2004), o Complexo Portuário do Itajaí foi responsável por 74,08% do comércio exterior do Estado em termos de valor movimentado. Essa posição se manteve no ano seguinte, quando a Complexo Portuário localizado no Baixo Vale do Itajaí, de acordo com relatório publicado pelo Porto de Itajaí (2014), apresentou a maior movimentação de cargas do estado. Os números podem ser vistos no Gráfico 2.

Gráfico 2 - Comparação entre a movimentação de cargas dos portos catarinenses

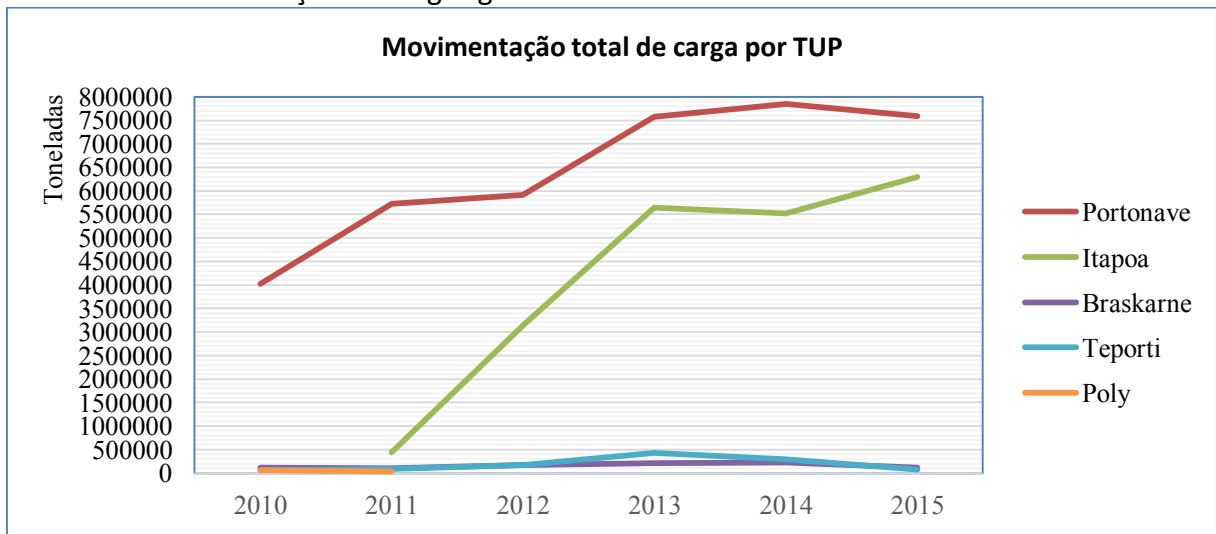


Fonte: Porto de Itajaí (2014).

O crescimento do Complexo Portuário do Itajaí pode ser explicado a partir de algumas ações por parte de seus gestores. Segundo Hoffmann (2001), o acordo firmado entre a Portobello Armazéns Gerais, a Intersindical dos Avulsos do Porto de Itajaí e a Trans Roll Navegação contribuiu para aumentar a movimentação do Complexo ao conceder, a seus usuários, desconto de 50% nas tarifas. Com isso, a linha do MERCOSUL, que operava em São Francisco do Sul, passou para Itajaí, aumentando, assim, a cabotagem na cidade do Vale do Itajaí, pois esses navios desembarcam mercadorias da Argentina e Uruguai e embarcam produtos para o nordeste do Brasil. A cidade também dispõe de uma Estação Aduaneira de Interior, a Multilog, do Grupo Portobello, que opera com os regimes aduaneiros e movimenta carga junto ao Porto de Itajaí e ao Aeroporto de Navegantes. Outro investimento importante em Itajaí, como mostra Goularti Filho (2008), foi realizado pela Seara Alimentos, que passou a controlar o TUP Braskarne, que movimenta 240 mil toneladas de alimentos congelados por ano. Além da Braskarne, colaboraram para intensificar a concorrência entre os Complexos Portuários de Itajaí e São Francisco do Sul os TUP Portonave, Itapoá e Teporti.

Ao analisar o Gráfico 3, percebe-se a expansão dos dois primeiros. Luz (2015) explica que o crescimento apresentado pelo Porto de Itapoá se deve a modernas instalações e gestão eficiente com controle, monitoramento e capacidade rápida na solução de problemas operacionais. Em análise realizada pelo autor em relação ao MPH, de junho de 2011 a dezembro de 2014, o autor constatou que, em outubro de 2013, o porto alcançou seu pico com 31.614 contêineres movimentados.

Gráfico 3 - Movimentação de cargas gerais nos TUP de Santa Catarina



Fonte: Elaborado pelos autores a partir de ANTAQ (2016).

Nos anos de 2012 e 2013, os TUP apresentaram crescimento bastante expressivo, com o Porto de Itapoá chegando a marca de 610,90% de expansão na movimentação de mercadorias em relação ao ano de 2010; e o Terminal Teporti, com 131,98%. A Tabela 4 apresenta recuos de crescimento nos anos de 2014 e 2015. No entanto, é necessário ponderar que, nesse biênio, de acordo com o IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, a economia brasileira cresceu 0,1% no ano de 2014 e recuou 3,8% em 2015.

Tabela 4 - Crescimento da movimentação de carga dos TUP em relação ao ano anterior

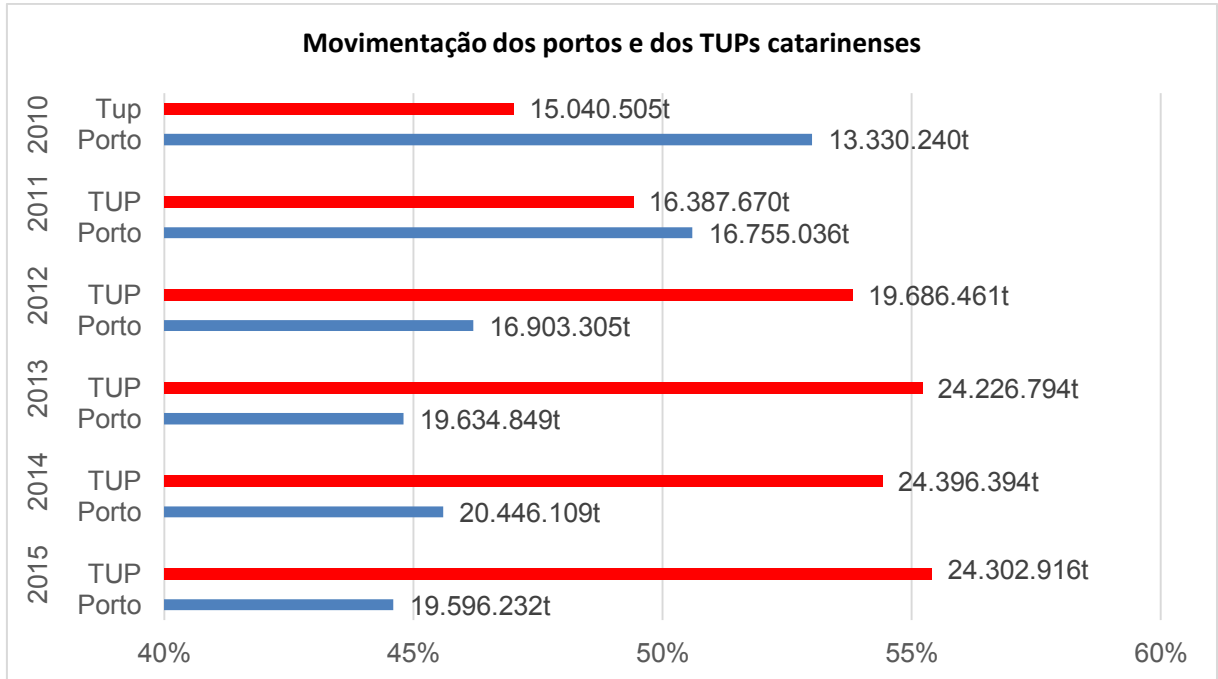
	2011	2012	2013	2014	2015
Terminal Portonave	42,58%	3,39%	27,85%	3,70%	-3,36%
Porto de Itapoá	-	610,90%	80,27%	-2,20%	13,90%
Braskarne	-16,86%	70,06%	28,45%	-6,66%	-39,69%
Terminal Teporti	25,70%	131,98%	131,55%	-32,31%	-74,68%

Fonte: Elaborado pelos autores a partir de ANTAQ (2016).

Apesar do recuo da movimentação de cargas de alguns terminais nos anos de 2014 e 2015, ao fazer uma comparação entre os TUP catarinenses e os Portos de São Francisco do Sul, Imbituba e Itajaí, constata-se que os primeiros assumiram a liderança a partir de 2012, como mostrado no Gráfico 4. No primeiro semestre de 2016, os TUP foram responsáveis por 56,10%, o que representa 12.335.949t do total de cargas movimentado pelas instalações

portuárias de Santa Catarina. Deste montante, 38,30% foi transportado pelo Terminal Transpetro, 36,60% pelo Terminal Portonave, 24,40% pelo Porto Itapoá, 0,50% pelo Terminal Braskarne e 0,30% pelo Poly Terminais.

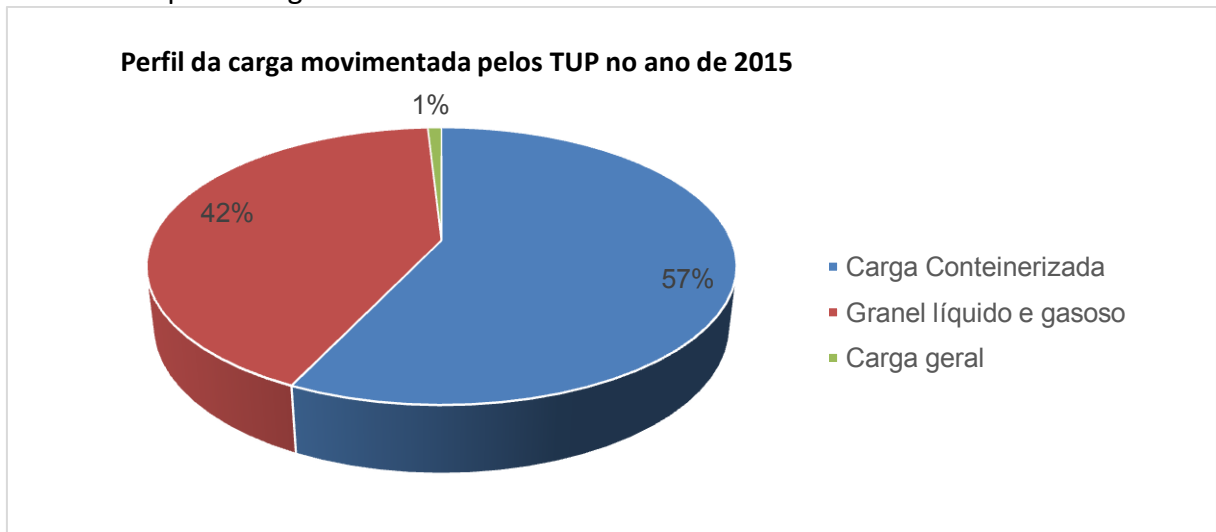
Gráfico 4 - Comparação entre a movimentação de cargas nos TUP e nos Portos de Santa Catarina



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de ANTAQ (2016).

Analisando o ano de 2015, é possível perceber, como mostrado na Gráfico 5, que os TUP de Santa Catarina têm predominância da movimentação de cargas contenerizadas. Em comparação ao ano anterior, a movimentação desse tipo de carga foi a única que cresceu, 3,77%. Já granel líquido e gasoso encolheu 2,81%, e carga geral 58,26%. Deste montante, 52% são provenientes de exportações e 48% de importações.

Gráfico 5 - Tipo de cargas movimentadas nos TUP catarinenses



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de ANTAQ (2016).

4 ALCANCE DAS HINTERLÂNDIAS

Pizzolato, Scavarda e Paiva (2010, p. 555) expõem que o conceito mais aceito de hinterlândia abordada na literatura portuária é aquele que a caracteriza como uma “zona de influência de um porto [ou] área de mercado do porto em terra da qual ou para a qual o porto envia e recebe cargas”.

Tendo em vista tal conceito, de acordo com Campos Neto *et al.* (2009), a hinterlândia do Complexo Portuário de Itajaí, em 2007, abrangia 22 estados brasileiros. Na sua hinterlândia primária encontrava-se Santa Catarina (US\$ 6,07 bilhões e 60,2% do comércio exterior do estado) e Mato Grosso do Sul (US\$ 117,66 milhões e 10,8%). Na hinterlândia secundária, os estados do Paraná (US\$ 742,53 milhões), Rio Grande do Sul (US\$ 508,48 milhões) e São Paulo (US\$ 221,63 milhões); e na hinterlândia terciária, os estados do Acre e de Rondônia, movimentando 59,5% e 19,7% de seus comércios internacionais, respectivamente. No mesmo ano, fizeram uso do Complexo Portuário de Itajaí 14 setores diferentes, tendo destaque:

- Agroindústria e madeira (US\$ 3,60 bilhões);
- Indústria mecânica (US\$ 933,97 milhões);
- Eletroeletrônica (US\$ 614,04 milhões) e
- Indústria têxtil (US\$ 503,39 milhões).

Campos Neto *et al.* (2009) destacam a pauta bastante diversificada do Complexo Portuário de Itajaí, e expõem que, em 2007, foram exportados 43 produtos com valores superiores a R\$ 10 milhões, sendo o mais importante a carne de ave, que movimentou mais de US\$ 1 bilhão, tendo 77% de sua origem em Santa Catarina. Ainda de acordo com os autores, outros dez produtos exportados através de Itajaí movimentaram cifras superiores a US\$ 100,0 milhões, dentre os quais destacam-se a carne suína (US\$ 574,12 milhões); outras preparações e conservas de carne, miudezas ou de sangue (US\$ 361,65 milhões); tabaco não manufaturado (US\$ 343,68 milhões) e carne bovina congelada (US\$ 331,59 milhões). Pertencente ao Complexo Portuário de Itajaí, o Terminal Portuário de Navegantes foi o primeiro TUP do Brasil e hoje responde por 47% do *market share* de Santa Catarina na movimentação de contêineres (PORTONAVE, 2015).

Figura 1 – Hinterlândia do Complexo Portuário de Itajaí



Fonte: Campos Neto *et al.* (2009).

No ano de 2010, 24 estados brasileiros utilizaram o Complexo Portuário de São Francisco do Sul para exportar seus produtos, estando entre os de maior destaque os estados de Santa Catarina, Paraná, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. O estado catarinense, como hinterlândia primária, comercializou US\$3,29 bilhões, correspondendo a 43,4% do

Revista Eletrônica de Estratégia & Negócios, Florianópolis, v.10, Edição Especial 1, Abril 2017.

comércio internacional do Estado e 57,3% de todo o valor movimentado pelo porto. O Paraná, que também aparece como hinterlândia primária, transacionou US\$ 1,62 bilhão, representando 11,4% das importações e exportações do estado. Juntos, Santa Catarina e Paraná foram responsáveis por 85,5% das movimentações de cargas do porto. Os estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul aparecem como hinterlândia específica, movimentando US\$ 224,25 milhões, e 134,89 milhões, respectivamente, ao transportar soja e seus derivados. A soja representou 84,3% de todo valor exportado de Mato Grosso para o porto francisquense e 82,7% do estado de Mato Grosso do Sul. Considerou-se ainda, os estados de São Paulo e Rio Grande do Sul como grande hinterlândia do porto, pois 4,5% das mercadorias procederam ou destinaram-se a esses dois estados (CABRAL, 2011). Tais números devem ficar ainda mais expressivos e fomentar a competição com a instalação do TGSC Terminal De Graneis de Santa Catarina, que também movimentará grãos. No último bimestre de 2015 realizou-se a primeira etapa da obra, que compreendeu a supressão da vegetação no terreno do empreendimento e atualmente estão sendo desenvolvidos os projetos que antecedem as obras de terraplanagem e construção (ANTAQ, 2014; TGSC, 2016).

Figura 2 - Hinterlândia Porto de São Francisco do Sul



Fonte: Campos Neto *et al.* (2009).

5 PERSPECTIVAS

De acordo com Fleury (2011), a carga transportada por contêineres nos portos brasileiros vai dobrar em dez anos. Isto porque o setor tende a crescer 7,4% ao ano entre 2012 e 2021, e a alta será acompanhada por um aumento de capacidade suficiente para atender a demanda no período. Em seu estudo, o autor dividiu os portos brasileiros em *clusters*, sendo aqueles localizados na região de Santa Catarina pertencentes ao *Cluster Sul*, formado pelo Complexo Portuário de Itajaí, São Francisco do Sul e Paranaguá. Vale destacar que se conceituou *cluster* como terminais que estão localizados em regiões com características (geográfica ou de mercado) semelhantes, contribuindo juntos para o atendimento da demanda da região onde se situam. Fleury (2011) constatou que, no *Cluster Sul*, os terminais de contêineres de uso público possuem taxa de 100% de uso, com capacidade de 1.700.000 TEU. No entanto, ao adicionar os TUP, a taxa de ocupação da estrutura em 2011 é de 75%, com 3.700.000 TEU, e a capacidade potencial do *Cluster* supera a demanda projetada até 2021.

A fim de continuar detendo capacidade suficiente para atender sua demanda, algumas obras estão em execução no Complexo Portuário do Itajaí. Em janeiro de 2015 foi entregue a Licença Ambiental de Instalação (LAI) para as obras da nova bacia de evoluções. Trata-se da primeira fase das obras de reestruturação do canal de navegação, com investimentos de R\$ 105 milhões pelo Governo do Estado. Tal obra engloba a dragagem de alargamento do canal de navegação e a implantação da nova bacia de evolução na Baía Afonso Wippel, ampliando, assim, a capacidade operacional do Complexo Portuário. Com essa primeira etapa concluída, o tamanho dos navios operados passará de 306m de comprimento para 335. O projeto ainda envolve, na sequência, retirada das guias correntes em frente ao Saco da Fazenda, nas margens de Itajaí e Navegantes, e a dragagem da nova bacia no local, com diâmetro de 530m e profundidade de 13m. O volume estimado de pedras a ser removido é de 463.140,39m³. O prazo para a conclusão da obra é de 18 meses (PORTO DE ITAJAÍ, 2015).

Com relação à segunda fase, que engloba aporte de aproximadamente R\$ 240 milhões, a expectativa é de que os investimentos ocorram a partir de 2016/17. Após a conclusão das obras, o Complexo poderá operar cargueiros de até 365m. Essa fase englobará a realocação do molhe norte, possibilitando que o canal de acesso fique com a largura de 220 metros, ampliação da nova bacia de evolução (no Saco da Fazenda) e dragagens na bacia e canais de acesso (PORTO DE ITAJAÍ, 2015).

Ainda em relação ao Complexo Portuário de Itajaí, cabe citar o Terminal Barra do Rio, que está em fase de implantação e possui uma área total de 62.000m², com área de expansão para 80.000m². Dentre os equipamentos que compõem a estrutura operacional do terminal está um Guindaste MHC *Harbour Crane*, com capacidade nominal de 140t (TERMINAL BARRA DO RIO, 2016).

Tratando especificamente do Complexo Portuário de São Francisco do Sul, o relatório divulgado pela SEP (2015) prevê um crescimento da demanda em torno de 2% ao ano, até 2045, alcançando um total de 35,5 milhões de toneladas no final do período. Vale destacar que, no estudo, já se considerou o início das operações do TUP Terminal de Granéis de Santa Catarina (TGSC). Também pertencente ao Complexo, o Porto de Itapoá atualmente

movimenta 500 mil TEU por ano. No entanto, possui projeto de expansão que visa a alcançar 2 milhões anualmente (PORTO DE ITAPOÁ, (2016).

Tabela 5 - Projeção de demanda de cargas no Complexo Portuário de São Francisco do Sul entre os anos de 2014 (Observado) e 2045 (Projetado) – em toneladas

Natureza de Carga	2014	2020	2030	2045
Granel Sólido agrícola	8.282.217	10.352.161	13.042.732	16.136.651
Contêiner	6.528.291	8.407.541	10.596.778	13.833.667
Carga Geral	3.168.548	3.380.914	3.944.805	4.124.018
Granel Sólido	247.379	249.945	289.165	359.813
Outros	563.684	673.760	834.363	1.003.581
Total Complexo	18.790.119	23.064.321	28.707.843	35.457.730

Fonte: ANTAQ (2014) e ALICEWEB (*apud* SEP, 2015).

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os TUP tornaram-se um dos principais responsáveis pelo desenvolvimento do setor portuário de Santa Catarina, não só pelo escoamento da produção nacional ou pelas importações, também através da geração de empregos, de renda e de tributos, além de fomentar o desenvolvimento econômico-social das regiões onde estão instalados. O protagonismo desses terminais fica evidente a cada ano que sua movimentação de carga torna-se maior, quando comparada aos portos públicos. Os TUP também se tornaram importante fonte de emprego: apenas a Portonave possui mais de 1.100 profissionais e investiu, em 2015, mais de 52 mil horas de treinamento, além de possuir programa de educação continuada.

Outros exemplos de investimentos realizados podem ser encontrados em notícia divulgada pela SEP (2015). O Estado de Santa Catarina receberá mais de R\$ 366 milhões de investimentos privados até 2018. Pretende-se realizar um arrendamento em São Francisco do Sul no valor de R\$ 200 milhões para a construção de um terminal de carga geral. Além disso, estão previstos no arrendamento dois novos TUP para a movimentação de granéis

sólidos, com investimento de R\$ 103 milhões, no Porto de Itajaí, e de R\$ 6 milhões para granel líquido e gasoso, contêiner e carga geral, e uma renovação de arrendamento de R\$ 57 milhões.

Os TUP vêm se instalando em lugares que antes não tinham seu potencial portuário desenvolvido. A Portonave, em Navegantes, iniciou uma nova área de exploração para o desenvolvimento de TUP, a margem esquerda do Rio Itajaí-Açu, uma vez que o Complexo Portuário do Itajaí apresenta uma série de restrições na retroárea localizada à margem direita do rio, pois a cidade cresceu no entorno das atividades portuárias. O terminal privado movimentou mais de 4 milhões de TEU e recebeu mais de 4 mil escalas de navios desde 2007 (PORTONAVE, 2016), levando renda para a região.

A construção de terminais próprios tornou-se uma fonte de estratégia competitiva para as companhias de armadores, por tornar os custos operacionais mais baixos e ser uma forma de superar o baixo investimento por parte do Governo em infraestrutura. O investimento realizado por essas empresas vai além da construção dos terminais para se manterem competitivos: a empresa Hamburg Sud criou a subsidiária Aliança Transporte Multimodal – ATM, que realiza a consolidação de cargas, entrega de contêineres, armazenagem, seguro e inventário. Estas atividades agregam valor aos serviços da companhia e, por consequência, melhoram o escoamento das cargas brasileiras. Os investimentos realizados pelos TUP são visíveis, como expõe Luz (2015, p. 14), que caracteriza o Porto de Itajaí como “um dos mais importantes do país em produtividade na movimentação por hora de contêineres, [que] alcançou números expressivos comparados aos de outros portos no cenário internacional”.

As mudanças trazidas pela Nova Lei dos Portos em relação aos TUP são, em um primeiro momento, justificáveis. No entanto, ainda há desafios a serem enfrentados, como a definição das áreas dos portos organizados; as regras para a ampliação de instalações portuárias e os fatores ambientais.

Os TUP vêm se mostrando uma importante ferramenta para tornar o setor portuário brasileiro mais produtivo. Porém, se não houver, por parte do governo, mecanismos com critérios bem definidos e planejados para autorizar ou negar os pedidos de novos terminais, os impactos negativos atingirão tanto essas empresas quanto o próprio sistema portuário. A Revista Eletrônica de Estratégia & Negócios, Florianópolis, v.10, Edição Especial 1, Abril 2017.

busca dos terminais por aprimorar seus serviços e, assim, atrair mais clientes, gera inúmeros benefícios, mas o exagerado aumento de capacidade portuária traz impactos, como competitividade exagerada e degradação considerável do meio ambiente, visto o tamanho e localização de um empreendimento desse porte. A ANTAQ já possui mais de 65 requerimentos de novos TUP. Se todos esses pedidos forem aprovados, haverá uma oferta muito maior do que a demanda prevista para o país, o que levará parte dos terminais à falência.

Além dos aspectos relacionados à legislação portuária e a mecanismos para seu controle, deve-se levar em consideração a infraestrutura logística necessária para dar suporte ao setor. No estado catarinense em específico, a Ferrovia da Integração, conhecida como *Ferrovia do Frango*, que fará a ligação oeste-leste de Santa Catarina, e a duplicação da BR-470 são apontadas como obras de grande importância para aumentar a produtividade dos TUP.

REFERÊNCIAS

ANTAQ. **Contrato de Adesão Nº023/2014**. 2014. Disponível em:

<<http://www.antaq.gov.br/portal/Pdf/ContratoAdesao/2014/ContratodeAdesao232014.pdf>>. Acesso em: 08 set. 2016.

ANTAQ. **Estatístico Aquaviário da ANTAQ 2016**. Disponível em:

<<http://www.antaq.gov.br/anuario/>>. Acesso em: 09 set. 2016.

ANTAQ. **RESOLUÇÃO Nº 804 - ANTAQ, de 06 de junho de 2007**. Disponível em:

<<http://www.antaq.gov.br/portal/pdfSistema/publicacao/0000000269.pdf>>. Acesso em: 06 set. 2016.

ANTAQ. **TUP - Terminais de Uso Privado: Lista Geral**. Disponível em: <

http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/ContratoAdesao/2016/Lista_Geral_Instalacoes_Portuarias_Autorizadas.pdf>. Acesso em: 09 set. 2016.

APPOLINÁRIO, Fábio. **Dicionário de Metodologia Científica**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 2011.

BRASIL. (1988). Constituição Federal.

BRASIL. **Decreto nº 6.620** (2008). Dispõe sobre políticas e diretrizes para o desenvolvimento e o fomento do setor de portos e terminais portuários de competência da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República.

BRASIL **Lei nº 12.815** (2013a). Dispõe sobre a exploração direta e indireta pela União de portos e instalações portuárias e sobre as atividades desempenhadas pelos operadores portuários.

Revista Eletrônica de Estratégia & Negócios, Florianópolis, v.10, Edição Especial 1, Abril 2017.

BRASIL. **Decreto nº 8.033** (2013b). Regulamenta o disposto na Lei nº 12.815 e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias.

BRASKARNE (Santa Catarina). **A Braskarne**. Disponível em: <<http://www.braskarne.com.br/braskarne.php>>. Acesso em: 06 set. 2016.

CABRAL, E. B. **Estudo geográfico do porto de São Francisco do Sul e do terminal de Itapoá - SC**. 2011. 290 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2011.

CAMPOS NETO, C. A. da S.; BOLÍVAR, P.F.; ROMMINGER, A. E.; FERREIRA, I. M. **Portos Brasileiros 2009**: Ranking, área de influência, porte e valor agregado médio dos produtos movimentados. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, 2009. Disponível em: <<https://www.econstor.eu/dspace/bitstream/10419/91437/1/603375456.pdf>>. Acesso em: 16 dez. 2015.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SANTA CATARINA. **Porto de Itajaí mostra planos para aumento da capacidade**. 2014. Disponível em: <<http://www2.fiescnet.com.br/web/pt/informativo/show/id/315/idc/3944/temp/0>>. Acesso em: 03 dez. 2015.

FLEURY, P. F. **Portos 2021**: Avaliação de Demanda e Capacidade do Segmento Portuário de Contêineres no Brasil. 2011. Disponível em: <http://www.abratec-terminais.org.br/files/Portos2021_Avaliacao_de_Demanda_e_Capacidade_do_Segmento_Portuario_de_Conteineres_no_Brasil.pdf>. Acesso em: 10 dez. 2015.

GOULARTI FILHO, A. As respostas do Porto de Itajaí à dinâmica da economia catarinenses. **Revista de Economia**, Curitiba, v. 34, n. 1, p.25-49, abr. 2008.

HERZMANN, G. **As transformações no Porto de Imbituba e seus reflexos urbano-regionais**. 2005. 112 f. Monografia (Especialização) - Curso de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2005.

HOFFMANN, V. E.; SILVA, S. N. **Porto de Itajaí**: Impacto da abertura da economia e consequência da municipalização. Itajaí: Univali, 2001.

KÖCHE, J. C. **Fundamentos de Metodologia científica**: teoria da ciência e prática da pesquisa. 14. ed. rev. amp. Petrópolis, RJ: Vozes, 1997.

LUZ, E. M. Análise do indicador de produtividade dos movimentos por hora como uma medida no sistema de desempenho portuário: um estudo de caso no Porto de Itapoá. **II Congresso Internacional de Desempenho Portuário**, Florianópolis, dez. 2015. Disponível em: <<http://cidesport.com.br/sites/default/files/36873.pdf>>. Acesso em: 05 set. 2016.

MAGALHÃES, J. R.; BOTTER, R.C. Modelo de análise multicritério de apoio à decisão para aprovação de novos terminais portuários privativos no Brasil. **II Congresso Internacional de Desempenho Portuário**, Florianópolis, dez. 2015. Disponível em: <<http://cidesport.com.br/sites/default/files/36873.pdf>>. Acesso em: 05 set. 2016.

MALLAS, D. Os portos brasileiros na globalização: Uma nova geografia portuária?. In: **Encontro De Geógrafos Da América Latina**, 12. 2009, Montevidéo. Montevidéo: Egal, 2009.

MONIÉ, F.; VIDAL, S. do S. C. Cidades, portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. **Revista de Administração Pública**, Rio de Janeiro, v. 40, n. 6, p.975-995, nov. 2006.

NEU, M. F. R. **Os portos do sul do Brasil: da formação ao século XXI**. 2009. 228 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia Humana, Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009.

PETROBRÁS. **Terminal São Francisco do Sul**. Disponível em: <<http://www.petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/principais-operacoes/terminais-e-oleodutos/terminal-sao-francisco-do-sul.htm>>. Acesso em: 09 set. 2016.

PIZZOLATO, N. D.; SCAVARDA, L. F.; PAIVA, R. **Zonas de influência portuárias – hinterlands: conceituação e metodologias para sua delimitação**. In: Gest. Prod., São Carlos, V. 17, n.3, p.553-566, 2010.

POLY TERMINAIS (Santa Catarina). **Estrutura Portuária**. Disponível em: <<http://www.polyterminais.com.br/pt/estrutura-portuaria/>>. Acesso em: 06 set. 2016.

PORTO DE ITAJAÍ (Santa Catarina). **Infraestrutura**. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/novo/c/infraestrutura>>. Acesso em: 06 set. 2016.

PORTO DE ITAJAÍ (2014). **Estatísticas de 2014**. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/novo/estatisticas/138/Estat%C3%ADstica%20de%20Dezembro%20de%202014>>. Acesso em: 10 nov. 2015.

PORTO DE ITAJAÍ. **Liberadas obras da bacia de evolução do Complexo Portuário**. Disponível em: <<http://www.portoitajai.com.br/novo/noticia/913>>. Acesso em: 08 dez. 2015.

PORTO DE ITAPOÁ (Santa Catarina). **Infraestrutura**. Disponível em: <<http://www.portoitapoa.com.br/institucional/68>>. Acesso em: 05 set. 2016.

PORTO DE ITAPOÁ (Santa Catarina). **Porto de Itapoá**. Disponível em: <<http://www.portoitapoa.com.br/institucional/73>>. Acesso em: 05 set. 2016.

PORTONAVE. **Portonave bate recorde de movimentação em maio**. Disponível em: <<http://portonave.com.br/pt/noticias/172.html>>. Acesso em: 01 dez. 2015.

PORTONAVE (Santa Catarina). **Movimentação de contêineres da Portonave ultrapassa 5 milhões de TEUs**. Disponível em: <<http://www.portonave.com.br/pt/noticias/324-movimentacao-de-containeres-da-portonave-ultrapassa-5-milhoes-de-teus.html>>. Acesso em: 05 set. 2016.

PORTONAVE (Santa Catarina). **Infraestrutura e equipamentos**. Disponível em: <<http://www.portonave.com.br/pt/quemsomos/infraestruturaeequipamentos.html>>. Acesso em: 05 set. 2016.

REBELLO, H. Container shipping industry: uma análise das estratégias competitivas adotadas pela empresa Hamburg Sud no Brasil. **II Congresso Internacional de Desempenho Portuário**, Florianópolis, dez. 2015. Disponível em: <<http://cidesport.com.br/sites/default/files/36873.pdf>>. Acesso em: 09 set. 2016.

SEP. "**SC-acelerando a economia**" trará novos investimentos em portos de Santa Catarina. 2015. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/home-1/noticias/201csc-acelerando-a-economia201d-trara-novos-investimentos-em-portos-de-santa-catarina>>. Acesso em: 21 dez. 2015.

SEP. **Projeção de demanda**: São Francisco do Sul. 2015. Disponível em: <<http://www.portosdobrasil.gov.br/sobre-1/portarias/projecao-de-demanda-sfs-carga-geral>>. Acesso em: 08 set. 2016.

TERMINAL BARRA DO RIO (Santa Catarina). **Serviços**. Disponível em: <<http://www.barradorio.com.br/index.php?url=pt-br/servicos>>. Acesso em: 06 set. 2016.

TEPORTI (Santa Catarina). **Histórico**. Disponível em: <<http://www.teporti.com.br/sobre/historico>>. Acesso em: 06 set. 2016. TGSC (Santa Catarina). **Projeto/obras**. Disponível em: <<http://www.tgsc.com.br/tgsc/>>. Acesso em: 05 set. 2016.

TGSC. **Projetos/obras**. Disponível em: <<http://www.tgsc.com.br/obras/>>. Acesso em: 09 set. 2016.