

ANÁLISE DA GESTÃO ADUANEIRA COMO FATOR PARA O DESENVOLVIMENTO SÓCIO-ECONOMICO DA REGIÃO SUL CATARINENSE

Rafael Vieira Mathias
rafaelvmathias@gmail.com
SENAC

Resumo: Este artigo tem como objetivo principal desenvolver uma análise do regime aduaneiro e suas atividades logísticas no comércio internacional de forma que contribua para o desenvolvimento socioeconômico da região Sul catarinense. A coleta de dados se sucedeu por meio de uma abordagem exploratória dos aspectos econômicos e evolução histórica da região, descrevendo os principais setores existentes e seu desempenho no âmbito nacional. O estudo procurou elucidar os aspectos da gestão aduaneira e suas vantagens no âmbito industrial visando maior agilidade no despacho dos produtos exportados nacionais e as leis e normas que regulamentam sua constituição funcional. Considerando o resultado da expressa carência em infra-estrutura e ações para otimização dos processos logísticos aduaneiros na comercialização internacional da região Sul catarinense para o desembaraço logístico regional que apresenta um conceito histórico atual de potencial desempenho industrial.

Palavras Chave: Regime Aduaneiro - Infraestrutura - Desenvolvimento - Socioeconômico - Histórico



1. INTRODUÇÃO

Atualmente a Região Sul do Brasil é considerada uma área de pleno desenvolvimento socioeconômico, com a introdução do investimento, tende a equivaler aos benefícios totais a economia dirigidos a projetos de melhoria de condições técnicas industriais e do aumento da capacidade das rodovias existentes aperfeiçoando as condições de tráfego e beneficiando o escoamento do fluxo da produção empresarial.

O desenvolvimento socioeconômico do Sul do estado de Santa Catarina tendo como seu principal marco de alavancagem tanto na economia regional como suas primeiras participações no comércio exterior a origem da diversificação da economia da região sendo resultado do desdobramento da acumulação de capital auferido pela indústria carbonífera e da mudança no comportamento do mercado. Tendo como principal infraestrutura logística da área com considerável participação nesse processo o porto de Imbituba hoje concessionado pela Companhia Docas de Imbituba.

O comércio internacional cresceu muito nos últimos anos no país desde o programa “Exportar é a solução” criada na década de 60 e o volume de mercadorias exportadas e importadas aumentou sem que houvesse uma contrapartida do governo em investimento e infraestrutura.

Com esse crescimento as empresas inseridas no mercado nacional ou que pretendem a participar dessa atividade dependem cada vez mais de uma logística que de o devido suporte de sua atuação para que elas possam se tornar mais competitivas frente a internacionalização da produção e do consumo de bens e serviços.

Os portos secos são considerados como uma ferramenta logística inserida neste contexto desempenhando um papel vital no comércio exterior como uma alternativa para desafogar o trânsito aduaneiro nas zonas primárias, podendo realizar atividades em zonas secundárias, encaminhando a mercadoria para as zonas primárias prontas para o embarque ou para as empresas.

Diante deste contexto tratando como fio condutor deste trabalho observar as mudanças ocorridas no âmbito nacional que manifestaram sobre a estrutura produtiva e econômica da região sul do estado e analisar as manifestações das atividades aduaneiras com relação ao desenvolvimento econômico do sul catarinense tal como proporcionar maior crescimento da participação no comércio internacional evitando assim sua estagnação.

2. METODOLOGIA

Vergara (2003), existem diversas sistemáticas de tipos de pesquisa que depende dos critérios adotados pelos autores. Seguindo este pensamento esta pesquisa se emprega uma metodologia analítica, exploratório-explicativa e descritiva. Analítica por caracterizar-se como comparativa dos aspectos do comércio internacional a gestão aduaneira e o desenvolvimento sócio econômico da região Sul do estado de Santa Catarina.

Exploratório-explicativa por elucidar os motivos da criação dos portos secos e sua positiva contribuição na logística do comércio exterior brasileiro. Descritiva por apreciar o crescimento econômico no Estado de Santa Catarina.

A investigação documental se fez como necessidade na busca e leitura de documentos emitidos por órgãos públicos e privados, além da comunicação informal com profissionais da área, abordando os panoramas das leis, decretos e regulamento além de dados fornecidos pela associação da categoria de portos secos coletados via internet. A pesquisa bibliográfica, apesar de fornecer fonte de segunda mão, enriqueceu com exemplos do cotidiano que foram publicados através de artigos de revistas, notas de jornais, informativos compilados e resenhas

em meio eletrônico, parafraseando Vergara (2003), “tem caráter de profundidade e detalhamento”.

3. COMERCIO INTERNACIONAL E A LOGÍSTICA

A logística por motivos atuais vem se destacando entre todas as atividades do comércio internacional por ser um grande diferencial no mercado competitivo empresarial no mundo globalizado (KEEDI, 2004). Desde ponta da linha de montagem até a entrega ao consumidor à logística esta inteiramente relacionada com o fluxo externo do produto, sendo assim considerada por diversas razões uma função de marketing das empresas fabris.

Corroborando Rocha (2003) que até meados dos anos 50 as empresas consideravam a logística como uma mera atividade de transporte e armazenagem. A partir disto foi se percebendo a importância na distribuição física dos produtos para os centros consumidores e centros fabris.

Daí por diante como disciplina vários fatores contribuíram para o desenvolvimento da distribuição física como a proliferação de produtos onde as empresas fabris oferecem produtos em diferentes cores e características, o surgimento da tecnologia da computação de forma que as variadas informações poderão ser processadas eficientemente corretas, além do surgimento de novas tecnologias da informação como softwares para melhor disponibilização dessa informação e o crescimento do uso de empresas transportadoras.

Rocha (2003) afirma ainda que só após a década de 70 a logística evoluiu da logística integrada para o inter-relacionamento com o ambiente externo, ou seja, fornecedores e clientes através da abordagem de novas funções desenvolvidas.

Esta evolução bem coordenada pode trazer a redução significativamente dos níveis de inventário, podendo ajudar a empresa diretamente em outro front nas suas operações utilizando parte do capital que destinaria para este intuito, impactando na satisfação expressa pelos clientes aumentando a competitividade nos cenários de competição extrema.

Sendo um dos principais destaques atualmente a logística vem se responsabilizando na valorização das necessidades dos clientes e agregando valor aos produtos comercializados atualmente. A administração de materiais com a distribuição física vem sendo integrada a logística empresarial propiciando uma maior vitalização na economia e incremento do comércio nacional ou internacional.

4. PORTOS SECOS: PANORAMA NACIONAL

Na Europa o conceito de porto seco muito se difere do caso brasileiro onde é considerado um ponto no interior que a mercadoria chegada de através da via aquaviária é direcionada e entregue, considerando-se uma extensão do porto no interior do país. No conceito brasileiro os portos secos são considerados como estações aduaneiras onde se realiza todos os processos de despacho aduaneiro e os regimes aduaneiros especiais aplicados. Resumidamente e de forma mais objetiva a principal diferença entre um conceito e o outro é que no Brasil os portos secos necessariamente possuem controle aduaneiro (ROCHA, 2003).

Em outra visão de Rocha (2003) corrobora que uma completa definição os portos secos deveriam ser terminais rodoviários ou ferroviários que recebessem cargas em containers, recebidas ou destinadas a porto marítimo ou fluvial.

Os portos secos foram criados no início da década de 70 sendo chamados de Centrais Aduaneiras de Interior desde sua criação até o conceito atual passaram por muitas mudanças



trocando constantemente de denominações. Em 1996 as Centrais Aduaneiras passaram a se chamar Estações Aduaneiras Interiores melhor conhecida pela sigla EADIs.

Partindo desse princípio que o papel de recintos alfandegados de uso público instalados em zonas secundárias, sob-regime especial de importação e exportação passou a ser realidade nos portos secos, capazes de estimular as exportações, disponibilizando todas as atividades de liberação aduaneira das mercadorias importadas ou exportadas.

O surgimento dos portos secos teve-se como seu principal objetivo desafogar as zonas primárias e interiorizar o serviço de aduana sendo projetados de forma que agilisassem os processos de desembaraço alfandegário na exportação e na importação e permitir a agregação de serviços agregando valor a cadeia de fornecimento global.

Os serviços oferecidos em um porto seco podem ser delegados a pessoas jurídicas ou de direito privado tendo como principal objetivo a armazenagem, guarda ou transporte de mercadorias. Esta delegação somente é efetivada mediante ao premissamento do Serviço Público após a realização de concorrência licitatória. Tendo como preferência de instalação adjacente as regiões produtoras ou consumidoras.

No Brasil segundo dados da Abepra (Associação Brasileira das Empresas Operadoras de Regimes Aduaneiros), os portos secos trabalham com todos os segmentos da economia tendo destaque na exportação o agronegócio, a indústria calçadista, equipamento de informática, e o setor metais-mecânico movimentando aproximadamente 30% do comércio exterior brasileiro por contêineres via aquaviária, gerando assim 20 mil empregos diretos, movimentando mercadorias no valor estimado de US\$ 72 milhões.

De forma interpretativa por Vieira Filho (2002) e informações no site do Ministério da Fazenda, Secretaria da Receita Federal, as normas legais e regulamentos que dispõem sobre o funcionamento e as atividades de portos secos são:

<p>LEIS</p>	<ul style="list-style-type: none"> • nº 8.987 – 13/02/95 • nº 9.074 – 07/07/95 	<p>Estas leis dispõem sobre o regime e permissão dos serviços públicos via licitatórios, assim como inclui as estações aduaneiras e outros terminais alfandegados de uso público, não instalados em área de porto ou aeroporto, procedido ou não de obras públicas.</p>
<p>DECRETOS</p>	<ul style="list-style-type: none"> • nº 1.910 – 21/05/96 • nº 2.168 – 28/02/97 • nº 2.763 – 31/08/98 • nº 4.543 – 26/12/02 • nº 4.765 – 24/06/03 	<p>Estes decretos dispõem sobre a concessão e permissão de serviços desenvolvidos em terminais alfandegados de uso público, excluindo-se as Instalações Portuárias Alfandegadas, prorroga prazos de concessão ou permissão de recintos alfandegados e dá outras denominações. Dispões também sobre transferência de concessão ou permissão ou de controle societário da concessionária ou permissionária prestadora de serviço alfandegado de uso público assim como o Novo Regulamento Aduaneiro.</p>
<p>INSTRUÇÕES NORMATIVAS</p>	<ul style="list-style-type: none"> • nº 55 – 23/05/00 	<p>As Instruções Normativas estabelece termos e condições para instalação e</p>

<p>SRF</p>	<ul style="list-style-type: none"> • nº 109 – 08/12/00 • nº 70 – 24/08/01 • nº 212 – 07/10/02 • nº 241 – 06/11/02 	<p>funcionamento de terminais alfandegados de uso público, estabelece termos e condições para transferência de concessão ou permissão de serviço alfandegado de uso público, altera a IN SRF nº 55/00 e dispõe sobre o regime especial de entreposto aduaneiro na importação e na exportação.</p>
-------------------	---	---

Fonte: Vieira Filho (2002)/ Ministério da Fazenda - Secretaria da Receita Federal

Também foram publicadas as IN SRF nº 289 – 27/01/03, nº 356 – 02/09/03 e a nº 463 – 19/10/04, dando novas redações à IN nº 241/02 ressaltando o Porto Seco Industrial.

Em nenhuma destas Leis, Normativas e Decreto a existência de uma especificação dos bens admitidos no regime de entreposto aduaneiro. Porém, ficam vedados bens que tenham sua importação e exportação proibidas, usados e produtos importados com cobertura cambial. No que se diz respeito aos bens usados, são permitidos aqueles para utilização aeronáutica, náutica ou destinados a reposição, manutenção ou reparo de aeronaves ou embarcações e quanto a cobertura cambial, apenas as mercadorias destinadas a exportação terão seu ingresso permitido neste regime de entreposto aduaneiro.

4.1. LOCALIZAÇÕES REGIONAIS, CARACTERÍSTICAS E SERVIÇOS OFERECIDOS

A constante busca alternativa em procedimentos de forma que agilizem e desemaranhe os processos aduaneiros para que assim a liberação de seus produtos ocorra no menor tempo possível e como um dos grandes fatores altamente visado a redução de custos constatando-se como umas das grandes preocupações das empresas brasileiras exportadoras ou importadoras.

Um Porto Seco pode proporcionar diversos benefícios para as organizações envolvidas com comércio exterior, uma das principais é a agilidade no desembaraço aduaneiro e regimes especiais. A redução do tempo de espera é possível, pela estrutura existente nos Portos Secos, e o menor volume de cargas, desta forma os veículos não precisam ficar parados nas zonas primárias.

Outra vantagem são os custos menores, devido a redução do tempo de espera, e do valor menor cobrado pelos serviços, de acordo com o panorama 2005 da Revista Tecnológica os portos secos cobram para realizar serviços de armazenagem e despacho aduaneiro 30% menos que os Portos e 90% menos que os aeroportos.

Destaca-se também a atividade que os regimes aduaneiros especiais vêm exercendo no comercio internacional brasileiro tornando-se cada vez mais fundamentais. Criado pelo governo para agilizar o comercio exterior e atender algumas tipicidades de certos casos, permitindo a entrada ou saída de mercadorias do território aduaneiro com suspensão ou isenção de tributos. Alguns desses processos de Regimes Aduaneiros especiais são: admissão temporária; depósito alfandegado certificado (DAC/DUB); depósito aduaneiro de distribuição (DAD); depósito afiançado (DAF); depósito especial (DE); drawback; depósito franco; entreposto aduaneiro; regime aduaneiro especial de entreposto industrial sob controle informatizado (RECOF); exportação temporária; e transito aduaneiro.

Estes regimes têm como maior objetivo estimular e facilitar as operações de exportação e importação em prol de agregar maior competitividade e agilidade aos produtos nacionais tanto para o mercado interno quanto para o mercado externo dando maior prioridade o armazenamento de mercadorias em locais alfandegados, com suspensão de impostos.

Conforme o Decreto nº 4.543 – 26/12/02, Capítulo III, Seção I, na definição jurídica para recintos alfandegados:

“Art. 9º. Os recintos alfandegados serão assim declarados pela autoridade aduaneira competente, na zona primária ou na zona secundária, a fim de que neles possa ocorrer, sob controle aduaneiro, movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de:

I - mercadorias procedentes do exterior, ou a ele destinadas, inclusive sob regime aduaneiro especial;

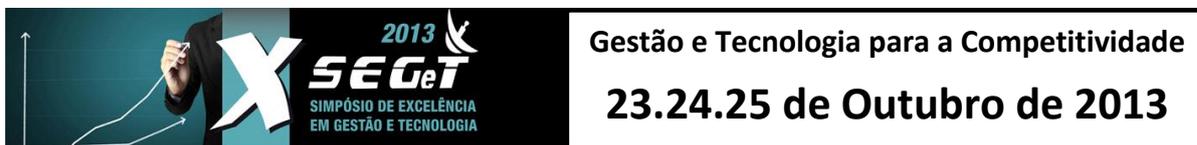
II - bagagem de viajantes procedentes do exterior, ou a ele destinados; e

III - remessas postais internacionais.”

Os recintos alfandegários são locais sob controle aduaneiro com o propósito de encorajar o comercio internacional através de flexibilização das regras de importação e exportação podendo estar localizados em qualquer ponto do território aduaneiro. O porto seco é um recinto alfandegado de uso público situado fora de portos, aeroportos e zonas de fronteira.

Atualmente é relacionado pela Receita Federal cerca de 62 portos secos em funcionamento, 6 licitados e 9 a ser licitados distribuídos da seguinte forma:

Estado	Em funcionamento	Licitado	A ser Licitado
Goiás	1		
Mato Grosso	1		1
Mato Grosso do Sul	1		1
Amazonas	1		
Pará	1		
Pernambuco	1		
Bahia	2		
Minas Gerais	5		
Espírito Santo	3		
Rio de Janeiro	3		2
São Paulo	27	1	
Paraná	6	2	1
Santa Catarina	2	1	1
Rio Grande do Sul	8	1	
Distrito Federal		1	
Maranhão			1
Ceará			1



Rio Grande do Norte			1
Total	62	6	9

Fonte: Ministério da Fazenda – Secretaria da Receita Federal (Janeiro 2012).

Os portos secos já relacionados atualmente trabalham com embarques aéreos, marítimo e terrestre, em importação, exportação e consolidação de cargas. Segundo Cruz (2004) esses 62 portos em funcionamento representariam cinco milhões de metros quadrados disponíveis para a atividade que, por falta de incentivo, estão em grande parte ociosos, tendo como um de seus motivos a grande desinformação por parte dos exportadores e importadores das vantagens de utilizarem portos secos.

Para ilustrar a agilidade proporcionada por estes serviços Eduardo Martins da Cruz, presidente da Associação Brasileira das Empresas Operadoras de Regimes Aduaneiros (Abepira), em reportagem publicada na Revista Tecnológica, cita o caso de um de seus clientes, exportador de mangas, que usa uma companhia marítima para fazer o transporte da carga, cujo dead-line é na quarta-feira. O cliente colhe a fruta no domingo, libera os contêineres na EADI na segunda e na terça-feira e embarca a carga na quarta. Esta operação permitiu uma redução de sete dias na logística de distribuição desse cliente, para um produto que tem 30 dias de validade.

Apesar do relacionamento estreito com o comércio internacional, tanto a Secretaria da Receita Federal como a Abepira ainda não tem padronizadas estatísticas que mensuram a contribuição dos portos secos no aumento do fluxo do comércio exterior no Brasil.

5. DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DA REGIÃO SUL

Resende (1973) corrobora que as regiões sudeste e sul do Brasil apresentam um estágio avançado de desenvolvimento econômico, com razoável concentração demográfica e expressiva participação na renda nacional. Essas regiões têm como principal característica o autofinanciamento, já que os seus custos de investimento normalmente são cobertos pela contribuição dos usuários locais, e consecutivamente acabam gerando o crescimento das regiões menos prósperas.

A análise do desempenho exportadora parte do perfil das exportações e dos mercados destinatários, no início de 2000 os principais produtos exportados foram responsáveis por aproximadamente 50% do valor das vendas externas do estado oriundo das complexas indústrias, foram: compressores, pedaços de galos/galinhas, carnes de galos/galinhas não cortadas em pedaços, roupas de toucador e cozinha, bagaços e outros resíduos sólidos da extração do óleo, ladrilhos, o fumo não manufaturado, carnes de suínos, móveis de madeira e madeiras serradas.

Após 1962, iniciou uma nova fase na indústria catarinense, com a ampliação e diversificação de sua base produtiva, onde o padrão de crescimento da indústria catarinense até então era somente baseado na pequena propriedade e nos setores tradicionais da economia (GOULARTI FILHO, 2002), muitos foram os fatores que contribuíram para o novo padrão de crescimento que se iniciava surgindo um novo sistema de crédito com o investimento em energia e transporte além de haver também, a solidificação do setor eletro-metalmeccânico.

Essas alterações que ocorreram no padrão do crescimento da industrialização da economia somente a partir de 1962, quando passou a ser refletida pelos órgãos governamentais. Instaurando se novas bases econômicas dispostas pelo Estado, começando a

surgir grupos catarinenses que passaram a conduzir e internalizar com maior veemência o crescimento industrial no Estado.

No início da década de 70, a participação do estado era de apenas 1,4% no conjunto das exportações do país, um cenário que sofreu alteração importante naquela década, pelo forte impulso na participação catarinense.

No período entre 1991 e 2005 mostrou-se uma tendência de expansão nas exportações catarinense, refletindo o aumento de sua participação no agregado nacional em virtude da diversificação dos produtos e do aumento de competitividade dos principais produtos no mercado externo. Em 1995 o estado concentrou 5,7% das exportações brasileiras, entretanto este índice expansivo não se repetiu nos primeiros anos do século XXI não superando o percentual de participação obtido em 1995 apesar do crescimento das exportações do país nos últimos anos.

O Sul do Estado de Santa Catarina ocupa uma área de 9.049 km² correspondendo a 9,8% da área total do Estado, compreendendo a 39 municípios com uma população estimada em 800 mil habitantes, com cerca de 500 mil em áreas urbanas, dividindo-se em três microrregiões:

- Associação dos Municípios da Região Carbonífera (AMREC) composta pelos Municípios de Criciúma, Forquilha, Içara, Lauro Müller, Morro da Fumaça, Nova Veneza, Siderópolis, Treviso, Urussanga e Cocal do Sul;
- Associação dos Municípios do Extremo Sul Catarinense (AMESC) composta pelos Municípios de Araranguá, Jacinto Machado, Maracajá, Meleiro, Praia Grande, Santa Rosa do Sul, Sombrio, Timbé do Sul, Turvo, Morro Grande, Passo de Torres e Ermo, Balneário Gaivota e Balneário Arroio Silva;
- Associação dos Municípios da Região de Laguna (AMUREL) composta pelos Municípios de Armazém, Braço do Norte, Grão Pará, Gravatal, Imaruí, Imbituba, Jaguaruna, Laguna, Orleans, Pedras Grandes, Rio Fortuna, Santa Rosa de Lima, São Ludgero, São Martinho, Treze de Maio, Tubarão, Capivari de Baixo.

A mesorregião Sul catarinense teve a agricultura como atividade econômica básica no início da colonização, sendo dominada posteriormente pela exploração carbonífera no cenário econômico.

Conforme Goularti Filho (2002) sobre o crescimento da exploração e comercialização do carvão discorre que em 1973, a produção do carvão ROM foi de 4,3 milhões de toneladas e em 1978 já era de 13,8 milhões, como é sabido apenas 25% do carvão catarinense é vendável dividindo-se em energético e metalúrgico.

A exploração do carvão atingiu seu auge em meados dos anos 80, existindo na região 11 empresas mineradoras de grande porte, entretanto com a liberação das importações nos anos 90 este setor econômico entrou em colapso e a região passou a aprofundar a diversificação produtiva.

O setor primário ainda obtém um papel importante no âmbito do estado, destacando-se os principais produtos cultivados como o milho, arroz e o fumo, além da criação de suínos e aves e a bovinocultura de leite. Participando assim com aproximadamente 11% na formação do valor bruto da produção agropecuária estadual.



O setor secundário apresenta uma dinâmica econômica altamente diversificada avançando para o ramo dos não-metálicos, transformando o Sul do estado no principal pólo cerâmico do país sendo influenciado diretamente pelo ramo da construção civil.

A indústria cerâmica e sua expansão no Sul catarinense acabaram fomentando o surgimento de outros setores industriais como a indústria metalúrgica, química, de esmalte cerâmico, de embalagens plásticas, de materiais gráficos e merecendo destaque a expansão da indústria do vestuário.

Conforme Goularti Filho (2002, p. 237) ainda afirma que, “No final dos anos 70, o Sul de Santa Catarina já se constituía como um verdadeiro pólo nacional da cerâmica”, explanando ainda que “os grupos Eliane e Cecrisa se constituem nos dois maiores grupos do setor no país, concorrendo com a catarinense Portobello e com a francesa Incepa, situada no Paraná, colocando a Cecrisa e a Eliane entre as maiores do mundo”.

O setor terciário é o de menor importância econômica entre os três setores considerados que é o ramo turístico que assuma algum destaque principalmente nos municípios de Laguna, Araranguá, Imbituba e Garopaba, além do complexo de águas termais de Gravatal. Também merece destaque as atividades de serviços portuários como o porto de Imbituba e ao ramo de comércio, sendo que Criciúma e Tubarão concentram as melhores praças comerciais.

6 PORTO DE IMBITUBA: E SUA CONTRIBUIÇÃO NO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO REGIONAL

Sob concessão do Governo Federal a Companhia Docas de Imbituba, é incumbida a exploração portuária nos serviços de carga e descarga (granel sólido, granel líquido, e carga geral: contêineres, congelados, sacaria, palletes, bobinas, etc.) de navios, armazenagem de cargas, locação de equipamentos portuários e autoridade portuária, conforme a Lei 8.630/93.

O porto de Imbituba conta com uma zona portuária compreendida na área de 2.300.000 m², da qual 750.000 m² representam área marítima e 1.550.000 m² a área terrestre.. A Zona Portuária, segundo o planejamento urbanístico do Município, considera as áreas em que houve expansão natural do Porto de Imbituba, situadas ao longo da praia da Vila. A Zona Primária Aduaneira corresponde a uma área de 1.464.007 m², sendo 351.100 m² de área marítima e 1.112.907 m² de área terrestre.

Como a indústria carbonífera sucedeu suporte histórico na economia sul - catarinense e demonstra origem de importantes vetores de diversificação produtiva regional. O porto de Imbituba como principal infraestrutura logística, teve considerável participação neste processo do desenvolvimento socioeconômico do Sul catarinense.

Com o surgimento da indústria cerâmica que tinha em um primeiro momento o objetivo de produzir louças de mesa, posteriormente se especializando na fabricação de azulejos, utilizaram-se o Porto de Imbituba para escoar sua produção para os clientes mais distantes, alguns no mercado externo.

Em Santa Catarina, o primeiro lote de exportações de calçados foi feita em 1971 pela Crisul uma indústria calçadista do Sul catarinense, que exportou através do Porto de Imbituba na época 25Kg. Isso se deu pelo fato de que no final da década de 60 e início dos anos 70, através de políticas governamentais a economia nacional pretendia intensificar a substituição da pauta de exportações de produtos primária por manufaturados concedendo exportadores uma série de isenções fiscais e linhas de crédito (GOULARTI FILHO, 2005).

Após esses acontecimento teve-se o surgimento ainda da indústria de vestuário, metalúrgico ligada com a siderúrgica, com isso ao final da década de 60, estava dada a condições para o processo de diversificação econômica e produtiva da região Carbonífera (Sul



catarinense). E o porto de Imbituba, sendo considerado como peça fundamental desse processo, servindo de elo logístico na rede de distribuição física de mercadorias (GOULARTI FILHO, 2005), principalmente da indústria cerâmica. No entanto o carvão durante este período continuava a ser o seu principal produto.

De fato, durante os anos 70, as três maiores empresas cerâmicas de Criciúma (Eliane, Cesaca e Cecrisa) tiveram uma expansão significativa de suas produções, utilizando o Porto de Imbituba para distribuir seus produtos no mercado nacional e internacional. Na segunda metade da década de 80, a região de Criciúma já era considerada como principal Pólo Cerâmico do País, principalmente na fabricação de azulejos (GOULARTI FILHO, 2005). Assim, a movimentação de azulejos no porto de Imbituba em 1986 correspondeu aproximadamente a 1% das exportações do porto, num total de 1.263.902 (Kg).

A facilidade para exportar fez com que as empresas de calçados do sul-catarinense se voltassem ao mercado externo. Evidencia-se assim, mais uma vez, a importância das instalações portuárias de Imbituba. Nota-se que a movimentação de calçados era considerada como de carga geral, sendo difícil a obtenção do total dos respectivos embarques através do Porto de Imbituba.

A Crisul e a Terres foram duas empresas que lideraram as exportações, sendo que o setor teve uma expansão significativa a partir da década de 80, trajetória que levou a ocupar o lugar de terceiro maior empregador do sul do estado em 1985, perdendo apenas para os setores carboníferos e cerâmicos, gerando 5.500 empregos diretos (GOULARTI FILHO, 2005).

Conclui-se, que o Porto de Imbituba representou fundamental componente do complexo carbonífero catarinense, ocupando um dos papéis principais do elo logístico do transporte do mineral, e que, foi através da indústria carbonífera que se deu à diversificação da economia do sul catarinense, importante fator de desenvolvimento regional. E que, mediante ações políticas do Governo Federal, que visavam o desenvolvimento da indústria nacional, o Porto de Imbituba atingiu seu período áureo na movimentação de cargas.

7. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Região Sul do estado de Santa Catarina passou por uma verdadeira metamorfose no processo econômico após a década de 70, o carvão sendo o principal protagonista representado o freio no processo econômico dos municípios que tinham algum grau de ligação com o processamento do minério.

A indústria carbonífera, aliada a logística oferecida pelo Porto de Imbituba, ainda foi responsável pela diversificação da economia da região sul de Santa Catarina, onde sua logística serviu como o elo fundamental na cadeia produtiva das indústrias regionais. Entre as atividades que surgiram com o processo de diversificação, o setor cerâmico destacou-se por ter grande volume de sua produção, em sua maioria de azulejos, voltada ao mercado externo. Outros setores, como o de vestuário, calçados, metal-mecânico e de materiais plásticos também surgiram e foram beneficiados pelo processo de diversificação econômica.

A criação da oportunidade de lançar no mercado mundial a maior quantidade possível de produtos da região do Sul de Santa Catarina é extremamente necessária para que assim não se torne uma economia estagnada a atuar somente no âmbito regional, gerando maior retorno financeiro e desenvolvendo de forma sócio econômico a região com futuras instalações de empresas multinacionais.



Os portos secos oferecem serviços de industrialização alfandegada como uma opção para as pequenas e médias empresas brasileiras para expandir o seu comércio exterior de forma mais simplificada, ágil e econômica.

Conforme demonstrado neste trabalho não há existência desse tipo de regimento na região Sul catarinense, mas segundo a SETRANSC, Ainda em projeto, será implantado em Criciúma um porto seco, com o objetivo de centralizar o tráfego de veículos pesados para fora do centro da cidade. Denominado "Porto Seco - Cidade dos Transportes" será localizada na divisa com o município de Içara/SC, na Rodovia Primeira Linha, com acesso à Ferrovia Tereza Cristina. Objetiva-se, ainda, a construção de um Terminal Intermodal de Cargas, que fará a documentação de exportação dos produtos com destino ao Porto de Imbituba, utilizando esta estrutura e escoando as mercadorias pela via férrea.

8. REFERÊNCIAS

ADUANEIRAS. **Integração Expresso Mail Service** (notícias eletrônica). Resenha dos principais Jornais Brasileiros. Disponível em: <http://www.aduaneiras.com.br/>. Acesso em: 21 dez. 2011.

Associação Brasileira das Empresas Operadoras de Regimes Aduaneiros – Abrepa. **Boletim Informativo Quinzenal da Abrepa**. Ano I, nos. 1 a 7. Disponível em: <http://www.abrepa.org.br/>. Acesso em: 13 jan. 2012.

BRASIL. Ministério da Fazenda. Lei nº 8.987, de 13/02/1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previstos no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 25/02/1995. Arquivo disponível para *download* em: <http://209.161.96.174/fenop/legis/18987.html>. Acesso em: 23 nov. 2011.

_____. Ministério da Fazenda. Decreto nº 1.910, de 21/05/1996. Dispõe sobre a concessão e a permissão de serviços desenvolvidos em terminais alfandegados de uso público, e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 23/05/1996. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Decretos/Ant2001/Ant1999/Dec191096.htm>. Acesso em: 09 dez. 2011.

_____. Ministério da Fazenda. Decreto nº 2.168, de 28/02/1997. Amplia as hipóteses de outorga de regimes aduaneiros e os prazos de concessão ou permissão de recintos alfandegados de uso público. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 03/03/1997, p.3.215/16.

_____. Ministério da Fazenda. Decreto nº 2.763, de 31/08/1998. Dispõe sobre a transferência da concessão ou permissão ou do controle societário da concessionária ou da permissionária prestadora de serviços em terminais alfandegados de uso público e dá outras providências. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 01/09/1998. Arquivo disponível para *download* em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Decretos/Ant2001/Ant1999/Dec276398.htm>. Acesso em: 16 dez. 2011.

_____. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. **Anexo I do edital da concorrência SRF/SRRF/8ª RF**. Contrato de permissão para prestação de serviços públicos de movimentação e armazenagem de mercadorias em estação aduaneira interior. Publicação de 1998.

_____. Ministério da Fazenda. Decreto nº 3.345, de 26/01/2000. Altera o Decreto nº 1.910, de 21/05/1996, o Regulamento Aduaneiro aprovado pelo Decreto nº 91.030, de 05/03/1985, e o Decreto nº 2.412, de 03/12/1997. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**,



Brasília, DF, 27/01/2000. Arquivo disponível para *download* em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Decretos/Ant2001/2000/Dec33452000.htm>. Acesso em: 09 dez. 2011.

_____. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. IN SRF n° 026, de 01/03/2000. Dispõe sobre operações em estações aduaneiras de interior – EADI instalada na Zona Franca de Manaus. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 03/03/2000. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/ins/Ant2001/2000/in0262000.htm>. Acesso em: 09 dez. 2011.

_____. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. IN SRF n° 055, de 23/05/2000. Estabelece termos e condições para instalação e funcionamento de terminais alfandegados de uso público. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 26/05/2000. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/ins/Ant2001/2000/in0552000.htm>. Acesso em: 09 dez. 2011.

_____. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. IN SRF n° 109, de 08/12/2000. Estabelece termos e condições para a transferência de concessão ou permissão ou do controle societário da concessionária ou da permissionária prestadora de serviços em terminais alfandegados de uso público. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 12/12/2000. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/ins/Ant2001/2000/in1092000.htm>. Acesso em: 09 dez. 2011.

_____. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. IN SRF n° 070, de 24/08/2001. Altera a IN SRF n° 55/00, de 23/05/2000. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 28/08/2001. Arquivo disponível para *download* em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/ins/2001/in0702001.htm>. Acesso em: 09 dez. 2011.

_____. Ministério da Fazenda. Decreto n° 3.923, de 17/09/2001. Dispõe sobre os locais autorizados a operar o regime especial de entreposto aduaneiro e revoga dispositivos do Regulamento Aduaneiro, aprovado pelo Decreto n° 91.030, de 05/03/1985. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 18/09/2001. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Decretos/2001/Dec3923.htm> Acesso em: 15 nov. 2011.

_____. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. IN SRF n° 200, de 01/10/2002. Dispõe sobre o cadastro geral de pessoa jurídica. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 01/10/2002. Arquivo disponível para *download* em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/ins/2002/in2002002.htm>. Acesso em: 12 nov. 2011.

_____. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. IN SRF n° 212, de 07/10/2002. Altera a IN SRF n° 55/00, de 23 mai. 2000. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 14/10/2002. Arquivo disponível para *download* em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/ins/2002/in2122002.htm>. Acesso em: 09 dez. 2011.

_____. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. IN SRF n° 241, de 06/11/2002. Dispõe sobre o regime especial de entreposto aduaneiro na importação e na exportação. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 08/11/2002. Disponível



em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/ins/2002/in2412002.htm>. Acesso em: 09 dez. 2011.

_____. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. IN SRF n° 248, de 25/11/2002. Dispõe sobre a aplicação do regime de trânsito aduaneiro. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 27/11/2002. Arquivo disponível para *download* em:

<http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/ins/2002/in2482002.htm>. Acesso em: 09 dez. 2011.

_____. Ministério da Fazenda. Decreto n° 4.543, de 26/12/2002. Regulamenta a administração das atividades aduaneiras, e a fiscalização, o controle e a tributação das operações de comércio exterior. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 30/12/2002. Arquivo disponível para *download* em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Decretos/2002/dec4543.htm>. Acesso em: 15 dez. 2011.

_____. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. IN SRF n° 289, de 27/01/2003. Altera a IN SRF n° 241, de 06/11/2002. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 28/01/2003. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Ins/2003/in2892003.htm>. Acesso em: 09 nov. 2011.

_____. Ministério da Fazenda. Decreto n° 4.765, de 24/06/2003. Altera o Decreto n° 4.543, de 26/12/2002. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 25/06/2003. Arquivo disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Decretos/2003/dec4765.htm>. Acesso em: 15 nov. 2011.

_____. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. IN SRF n° 356, de 02/09/2003. Altera a IN SRF n° 241, de 06/11/2002. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 04/09/2003. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Ins/2003/in3562003.htm>. Acesso em: 31 out. 2011.

_____. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. IN SRF n° 417, de 20/04/2004. Dispõe sobre o regime aduaneiro especial de entreposto industrial sob controle informatizado - RECOF. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 27/04/2004. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Ins/2004/in4172004.htm>. Acesso em: 09 fev. 2012.

_____. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. IN SRF n° 463, de 19/10/2004. Altera a IN SRF n° 241, de 06/11/2002. **Diário Oficial da República Federativa do Brasil**, Brasília, DF, 21/10/2004. Disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/Legislacao/Ins/2004/in4632004.htm>. Acesso em: 08 fev. 2012.

_____. Ministério da Fazenda. Secretaria da Receita Federal. Aduana e Comércio Exterior. **Portos secos**. Arquivo disponível em: <http://www.receita.fazenda.gov.br/aduana/Eadi.htm>. Acesso em: 25 out. 2011.

_____. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. **Regimes aduaneiros especiais**. Arquivo disponível em: <http://www.desenvolvimento.gov.br/arquivo/secex/regAduEspeciais/QuadroResumo.pdf>. Acesso em: 18 fev. e 06 nov. 2011.



CRUZ, Eduardo. **A nova vocação dos portos secos.** Revista Trade & Transport, nº 86. Artigo ed. jul. 2004. Pag. 42-46.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Formação Econômica de Santa Catarina.** Florianópolis: Cidade Futura, 2002.

_____. **Ensaio Sobre a Economia Sul- Catarinense.** Criciúma: Editora UNESC, 2005.

_____. **Memória a Cultura do Carvão em Santa Catarina.** Florianópolis: Cidade Futura, 2004.

INFORMATIVO DOS PORTOS. **Arrendamentos podem incrementar operações em Imbituba.** Itajaí: n. 68, ano IX, 2005.

LOUZADA, Cláudia Espindola Cabral. **Panorama dos Portos Secos no Brasil:** Avaliação e perspectivas – Dissertação (mestrado). Rio de Janeiro: PUC, Departamento de Engenharia Industrial, 2005.

KEEDI, Samir. **Logística de Transporte Internacional:** vínculo prático de competitividade. São Paulo: Edições Aduaneiras, 2004.

MORAES, Fábio Farias de. A Indústria Carboquímica Catarinense (ICC): Uma solução ou um problema? In: GOULARTI FILHO, Alcides. **Memória a Cultura do Carvão em Santa Catarina.** Florianópolis: Cidade Futura, 2004.

ROCHA, Paulo Cesar Alves. **Logística & Aduana.** São Paulo: Edições Aduaneiras, 2003.

RESENDE, Eliseu. **As Rodovias e o Desenvolvimento do Brasil.** Rio de Janeiro: DNER. 1973.

SANTA CATARINA, Governo Estadual. **Informações Municipais.** Disponível em: <<http://www.sc.gov.br/conteudo/municipios>>. Acesso em 30/05/2005.

VERGARA, Sylvia Contant. **Projetos e Relatórios de Pesquisa em Administração.** São Paulo: Editora Atlas, 2003.

VIEIRA FILHO, C. Cesar Meireles. **A influência da EADI Salvador na competitividade do pólo de informática, eletro-eletrônicos e telecomunicações de Ilhéus durante a primeira década do terceiro milênio.** Salvador, 2002. 129p. Dissertação de Mestrado (Especialização em Administração) – Universidade Federal da Bahia.