

3. JUSTIFICATIVAS PARA IMPLANTAÇÃO DOS TERMINAIS TGSC E FERTIMPORT

As razões indutoras e potencialmente capazes de justificar a implantação dos empreendimentos precisarão ser objeto de análise por parte dos atores intervenientes comprometidos com o processo de licenciamento dos **Terminais TGSC e FERTIMPORT**.

Essas razões, ao serem examinadas sob a luz de critérios essencialmente fundamentais, deverão ser avaliadas para que, num futuro próximo, a sociedade venha a compreender o significado da sustentabilidade econômica, logística, social e ambiental das ações desenvolvidas para se implantar e operar os referidos Terminais.

A) SUSTENTABILIDADE ECONÔMICA

Com o desempenho favorável dos agentes econômicos ao nível de comércio exterior, a Sustentabilidade Econômica fomentada com a operação do novo empreendimento, ao nível nacional contribuirá para melhorar a geração de divisas, e isto permitirá inclui-lo no importante rol dos esforços efetivados na área de infra-estrutura portuária, no sentido de serem alcançados resultados econômicos mais eficazes para o nosso país.

Os dados da **Tabela 3.1**, levantados pela CONAB (Companhia Nacional de Abastecimento), relativos aos três principais produtos agrícolas comercializados nos últimos sete anos, deverão ser vistos como elementos balizadores da necessidade de se atender crescentes demandas por graneis sólidos, as quais, desde já, começam a solicitar a adequação das nossas instalações portuárias.

Tabela 3.1: Balanço de oferta e demanda de milho, soja, e farelo de soja no Brasil nas safras 1999/00 a 2006/07 (em 1.000 toneladas).

PRODUTO	SAFRA	PRODUÇÃO	CONSUMO	EXPORTAÇÃO
Milho	1999/00	31.640,9	34.480,0	6,7
	2000/01	42.289,3	36.135,5	5.629,0
	2001/02	35.280,7	36.410,0	2.747,0
	2002/03	47.410,9	37.300,0	3.566,2
	2003/04	42.128,5	38.180,0	5.030,9
	2004/05	35.006,7	39.100,0	1.070,0
	2005/06	42.514,9	37.000,0	3.938,0
	2006/07	50.567,8	39.500,0	7.500,0
Soja	1999/00	32.890,0	22.520,0	11.517,3
	2000/01	38.431,8	24.380,0	15.675,0
	2001/02	42.230,0	27.405,0	15.970,0
	2002/03	52.017,5	29.928,0	19.890,5
	2003/04	49.988,9	31.090,0	19.247,7
	2004/05	52.304,6	32.025,0	22.435,1
	2005/06	55.027,1	30.383,0	24.957,9
	2006/07	58.039,9	31.700,0	26.300,0
Farelo de Soja	1999/00	16.669,0	6.800,0	9.375,0
	2000/01	18.051,5	7.200,0	11.270,7
	2001/02	20.263,5	7.580,0	12.517,2
	2002/03	21.962,0	8.100,0	13.602,2
	2003/04	22.673,0	8.500,0	14.485,6
	2004/05	23.127,0	9.100,0	14.421,7
	2005/06	21.918,0	9.600,0	12.332,4
	2006/07	22.785,0	10.200,0	12.900,0

Fonte: CONAB (Levantamento: Julho/2007)

Pelo montante do valor expresso em tonelagem, os números apresentados pela CONAB indicam que as exportações de milho e, principalmente, soja e farelo de soja, foram crescentes nos últimos sete anos, sendo que na safra 2006/07 as exportações ultrapassaram a marca de trinta e nove milhões de toneladas.

Já os fertilizantes, no ano de 2006 também estiveram entre os dez graneis sólidos mais movimentados pelos portos e terminais portuários brasileiros, com uma participação de 1,68% do total movimentado. A operação com fertilizantes ocorre na maioria dos portos Brasileiros.

Na **Tabela 3.2**, encontram-se dados da ANTAQ (2006) informando que no ano de 2005 foram movimentadas aproximadamente 11,3 milhões de toneladas de fertilizantes. Na mesma **Tabela 3.2**, pode-se observar que o Paraná foi o estado que movimentou os maiores volumes de fertilizantes, atingindo cerca de 5,0 milhões de toneladas, ou o equivalente a 44% do total movimentado no país. A movimentação de fertilizantes no Paraná se dá nos Portos de Paranaguá e de Antonina, sendo que o primeiro foi o responsável por quase todo esse montante, uma vez que apenas 187.202 toneladas foram movimentadas pelo segundo.

Outros portos que se destacaram na movimentação de fertilizantes no ano de 2005 foram Santos e Rio Grande, que tiveram os mesmos percentuais de participação, ou seja, 21%.

No Porto de Santos, os maiores responsáveis pela movimentação de fertilizantes foram os terminais Tefer e Ultrafertil, com 9% cada um. Já no Porto de Rio Grande, o terminal Adubos Trevo foi o que mais movimentou fertilizantes, 18%, o que equivale à soma dos dois principais terminais santistas (Tefer e Ultrafertil) (ANTAQ, 2006).

Tabela 3.2: Movimentação de fertilizantes, em toneladas, nos portos brasileiros entre os anos de 2003 e 2005.

PORTO	QUNTIDADE MOVIMENTADA POR ANO (t)		
	2003	2004	2005
Porto Velho - RO	----	----	62.898
Vila do Conde - PA	----	----	30.543
Itaqui - MA	----	409.591	357.254
Recife - PE	198.166	----	222.057
Maceió - AL	----	----	224.995
Vitória - ES	----	2.441.428	
Santos - SP	3.523.933	3.259.433	2.402.199
Paranaguá - PR	5.275.616	5.130.469	4.776.983
Antonina - PR	----	----	187.202
São Francisco do Sul - SC	150.338	259.931	41.851
Imbituba - SC	73.316	123.192	235.240
Pelotas - RS	----	----	23.193
Porto Alegre - RS	----	----	290.626
Rio Grande - RS	3.636.003	----	2.408.760
TOTAL	12.857.372	11.624.044	11.265.801

Fonte: Adaptado de ANTAQ (2006)

Em 2007, depois de vários anos, as esmagadoras de soja voltaram a anunciar com força novos projetos de fábricas de processamento no país, que nos últimos tempos perdeu muito espaço nesta frente para a Argentina, sobretudo em decorrência do desestímulo tributário originado pela aplicação da Lei Kandir, de 1996.

Tal desestímulo provocado pela cobrança de ICMS no transporte interestadual do grão destinado à produção de farelo e óleo ainda perdura, porém, a retomada dos aportes em unidades esmagadoras reflete a nova realidade de um mercado aquecido e com preços internacionais e domésticos em elevado patamar.

Ainda que as cotações de soja em grão tenham alcançado máximas históricas na bolsa de Chicago e se encontrarem ainda nesse patamar, o que fortalece as exportações brasileiras da matéria prima, o óleo subiu ainda mais com as boas perspectivas para o mercado global de biocombustíveis, empurrando também no Brasil pela estréia da mistura compulsória de 2% de biodiesel no diesel automotivo.

Porém, como o esmagamento do grão resulta em proporção desigual de seus principais derivados (20% de óleo contra 80% de farelo), para justificar o processamento é preciso demanda para o farelo, e internamente esse apetite voltou a aumentar com as boas vendas de carnes, destinadas ao revigorado mercado doméstico e para embarques.

Na safra 1995/96, conforme estatísticas do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA), os americanos lideraram as exportações mundiais de soja em grão, com fatia de 72,5% do total, mas o Brasil liderava os embarques globais de farelo e óleo, com participações de 35,4% e 30,2%, respectivamente.

Na atual temporada (2007/08), o Brasil deve confirmar a ponta nos embarques de grão (39,2% do total) e perder para seus principais concorrentes nos derivados.

É verdade que, em termos absolutos, as exportações brasileiras do chamado complexo soja (grão, farelo e óleo) não pararam de crescer mesmo com a mudança consolidada a partir da Lei Kandir.

Em 2008, prevê a ABIOVE – Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais, a receita total deverá alcançar US\$ 16,5 bilhões, ante os US\$ 4,5 bilhões de 1996, mas, no mercado, não faltam especialistas que afirmem que, com o valor agregado dos derivados, poderia ser muito melhor.

Em 1996, o volume de farelo de soja exportado pelo Brasil foi três vezes superior ao de soja em grão. Este por sua vez, 2,7 vezes maior que o de óleo (ABIOVE). Com preços e volume total estimados pela entidade para 2008, se essa proporção fosse mantida, as exportações do complexo renderiam quase US\$ 16 bi, US\$ 500 milhões a menos que o estimado com as proporções reais.

Na balança deste ano, assim, não haveria grandes perdas, mas a produção de derivados tem um efeito multiplicador ao longo da cadeia, difícil de ser estimado, porém maior que o da simples exportação do grão, e as margens de lucro do óleo são melhores para as indústrias.

Portanto, o óleo de soja estava no pedestal nos anos 70, perdeu seu status de nobreza ao longo dos anos 80 e dividiu a importância com o farelo na década de 90. Agora, com os programas de biocombustíveis, voltou a ter peso mais forte. A agroenergia poderá impulsionar os investimentos no setor.

Tabela 3.3: Movimentação de óleos vegetais nos portos brasileiros entre os anos de 1994 e 2004.

PORTO	Exportação de Óleo Vegetal (em mil toneladas)										
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
Paranaguá	816	997	701	526	660	900	545	557	949	1.443	1.511
Rio Grande	557	586	458	398	406	400	241	487	507	521	489
São Francisco do Sul	155	170	124	90	129	102	112	330	344	413	349
Santos	6	11	-	-	-	4	-	8	1	2	5
Vitória	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Outros	-	-	-	-	6	-	33	35	20	107	152
TOTAL	1.534	1.764	1.283	1.014	1.201	1.406	931	1.417	1.821	2.486	2.506

Fonte: SGS

B) SUSTENTABILIDADE LOGÍSTICA

Se por um lado os números levantados são motivo de comemoração, por outro se verifica que toda a questão logística do armazenamento, transporte e transferência precisará ser revista, no sentido de se minimizar perdas e ineficiências econômicas resultantes de práticas indevidas utilizadas nestas atividades.

No Brasil, os custos inerentes à atividade logística vêm acumulando perdas econômicas significativas e restringindo a competitividade do país, principalmente nos serviços de armazenagem e transporte rodoviário de graneis, hoje considerados ineficientes.

No conjunto destas razões, nasce um forte argumento a favor da ampliação da capacidade das instalações especializadas na transferência de grãos do Porto de São Francisco do Sul, pois aquele porto oferece boa acessibilidade rodoviária e ferroviária para quem utiliza suas instalações portuárias.

Face às crescentes demandas que passarão a agir a partir de 2008, deve-se enfatizar que o custo das operações logísticas de exportação de graneis vegetais e recebimento de fertilizantes deverá ser minimizado pela priorização do transporte ferroviário, pois somente ele poderá transportar de modo eficiente maiores tonelagens de graneis às instalações daquele porto.

Como se verifica, o ramal ferroviário que serve o Porto de São Francisco do Sul encontra-se em perfeito funcionamento, e deverá posicioná-lo estrategicamente como importante corredor de exportação de graneis, em virtude das limitadas possibilidades oferecidas pelos outros portos do Estado de Santa Catarina.

Por isto, o transporte ferroviário de graneis na região sul e no centro-oeste do Brasil deverá se constituir na alternativa econômica mais atrativa e também na melhor solução ambiental quando se implementar uma política de afretamentos de cargas realista, capaz de superar as dificuldades técnicas e ineficiências proporcionadas pelo transporte rodoviário de grãos, que hoje vem restringindo a competitividade do produto ao encarecer a tonelada do granel exportado.

Em termos logísticos, as regiões sul, centro-oeste e sudeste do Brasil são as regiões responsáveis por mais de 90% da produção nacional de graneis, como pode ser verificado na **Figura 3.1**.

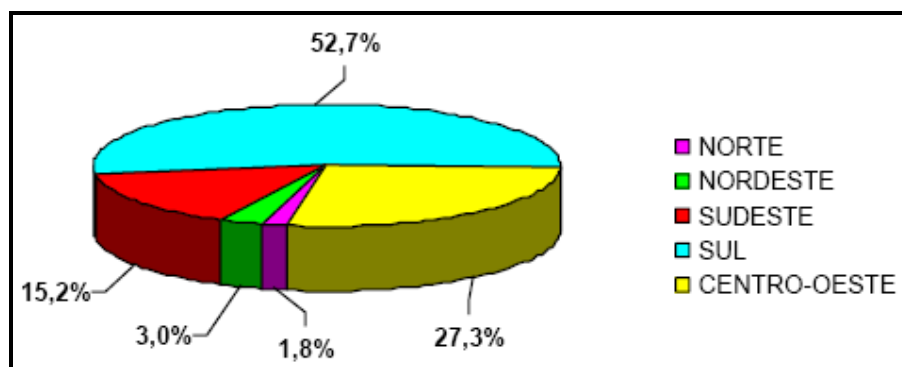


Figura 3.1: Percentuais de participação das regiões brasileiras na produção nacional de grãos agrícolas. (Fonte: IBGE, 2006).

Tais percentuais mostram que ao se descontar os grãos consumidos no mercado nacional, caberá às instalações portuárias localizadas nos portos de Santos-SP, Paranaguá-PR, Rio Grande-RS e **São Francisco do Sul - SC**, a missão de recebimento, armazenagem e transferência de grãos para atender a demanda crescente de grãos no mercado externo.

Por parte do terminal da FERTIMPORT está sendo considerada uma previsão inicial de importação de 1.500.000 toneladas de fertilizantes ao ano, já que a exportação de óleo de soja apenas sofrerá uma mudança na movimentação, por um berço especializado, sem acréscimo inicial previsto.

Já o Terminal TGSC tem como previsão inicial a movimentação de 2.000.000 de toneladas de grãos sólidos vegetais.

Em relação ao Estado de Santa Catarina, devem ser considerados os esforços da iniciativa privada ao propor o empreendimento em estudo, pois os investimentos que serão realizados permitirão aumentar a capacidade das instalações especializadas na armazenagem e movimentação de grãos sólidos e líquidos no Porto de São Francisco do Sul.

Pela **Tabela 3.2**, pode-se constatar, ainda, que, apesar de se apresentar importância considerável na movimentação de grãos agrícolas, o Porto de São Francisco do Sul movimenta quantidades de fertilizantes inexpressivas, quando comparadas com as quantidades movimentadas por Paranaguá, Santos e Rio Grande.

Essa observação se deve à ausência de um terminal especializado na movimentação de fertilizantes em São Francisco do Sul, o qual poderia receber quantidades maiores, aproveitando os fretes dos vagões e carretas que chegam com grãos agrícolas para retornarem às suas origens carregados de fertilizantes, reduzindo com isso, os custos de transporte.

Do ponto de vista operacional, a Fospar (Paranaguá) apresentou as maiores participações na movimentação de fertilizantes entre 2003 e 2005, apesar das diminuições nos seus valores absolutos. Essas reduções, em torno de 20% ocorreram, possivelmente, em função da perda de embarcações provocada pelo elevado tempo de espera para atracação. Os tempos de espera em Paranaguá são altíssimos, ficando em torno de 121 horas/navio em 2005 (ANTAQ, 2005).

Com base nas observações contidas nos parágrafos anteriores, pode-se constatar a importância da implantação dos **Terminais TGSC e FERTIMPORT**, que vai ao encontro das necessidades de São Francisco do Sul por terminais também especializados em óleos vegetais e fertilizantes.

Como será detalhado no presente estudo, o empreendimento consistirá na construção de ponte de acesso e berços de atração para navios graneleiros e na construção de armazéns para grãos, que fornecerão um aumento na capacidade instalada para atender a demanda nacional e internacional crescente, de grãos, óleos vegetais e fertilizantes.

C) SUSTENTABILIDADE SOCIAL

A Sustentabilidade Social desenvolvida a partir da implantação do empreendimento poderá ser percebida não só pela oferta de novos empregos diretos inerentes à atividade portuária de São Francisco do Sul, mas principalmente pelas rendas geradas indiretamente pelas atividades de apoio, como a prestação de serviços realizada para que as instalações lá construídas venham a funcionar adequadamente.

A renda resultante de todas as atividades desenvolvidas na operação do empreendimento, somadas aos esforços governamentais para melhorar o nível de capacitação das instalações portuárias, formarão um montante financeiro de tributos que por força constitucional, deverá ser devolvido à sociedade brasileira de acordo com as prioridades sociais estabelecidas pelo Governo Federal.

O recolhimento de tributos referentes à movimentação dos produtos importados e exportados com a utilização dos terminais TGSC e FERTIMPORT significará a arrecadação dos seguintes impostos e suas alíquotas:

PIS – 1,65%,
COFINS – 7,60% e
ISS – 2,00%.

Estes impostos por sua vez gerarão em sua previsão inicial anual no empreendimento FERTIMPORT a arrecadação de aproximadamente R\$ 6.000.000,00, e no TGSC a arrecadação de aproximadamente R\$ 3.500.000.

D) SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL

Finalmente, é de se concluir que a Sustentabilidade Ambiental do Empreendimento passará a ser assegurada, após a identificação e avaliação dos impactos decorrentes de sua implantação e uso, pois todas as medidas explicitadas nos planos e programas consequentes do processo de avaliação deverão ser compostas precisamente por ações concebidas com o objetivo de minimizar e/ou compensar repercussões de alto impacto e repercussões danosas classificadas como irreversíveis.