

# AÇÕES PRIORITÁRIAS PARA A INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA CATARINENSE



***FIESC***



## Apresentação

Este documento contém sugestões de ações prioritárias para a melhoria da infraestrutura de transporte e logística catarinenses, com o objetivo de contribuir para a ampliação e modernização da malha de transporte, assim como para a sua maior eficiência, fator essencial para o desenvolvimento socioeconômico do Estado de Santa Catarina.

A indústria catarinense, responsável por 30% das riquezas geradas no Estado, está distribuída de forma pulverizada em todas as regiões do território catarinense, o que acentua a demanda para um sistema de transporte eficiente, e em consonância com a complexidade das cadeias de suprimento e distribuição resultante da diversidade e dinamismo do setor.

As condições naturais do litoral catarinense, e a vocação histórica para a atividade portuária, são alguns dos elementos indicativos do potencial do Estado para se transformar em plataforma logística estratégica para o País. Além deste aspecto, os investimentos no setor poderão contribuir substancialmente para a geração de emprego e renda.

A situação econômica do País e as dificuldades dos governos tanto no âmbito estadual quanto federal, em cumprir a agenda de investimentos que demanda a área de transporte, exigem um planejamento criterioso e o estabelecimento de prioridades para amenizar o comprometimento da segurança e eficiência do transporte de passageiros e cargas.

Cabe ressaltar que de acordo com pesquisa realizada pela FIESC, em conjunto com a UFSC, os custos logísticos representam R\$0,14 para cada real faturado por nossa indústria. O estudo também demonstra, que, em se considerando o PIB catarinense, estimado em R\$183 bilhões, em 2013 a redução dos custos logísticos em R\$0,01 representaria uma economia de R\$1,83 bilhão ao ano. Por isso, o tema merece uma atenção especial do Governo e de todos os catarinenses.

Glauco José Côrte  
Presidente

# PRIORIDADES PARA A INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA

## 1 - PLANEJAMENTO SISTÊMICO E INTEGRADO

**Situação:** Os investimentos na infraestrutura de transporte exigem o planejamento, e a definição de prioridades. Nesse contexto, questões como os planos de concessões e a definição de um banco de projetos que apresentem viabilidade, devem ser construídos com a participação dos setores público e privado, considerando as demandas dos usuários e a atração de potenciais investidores.

**Proposta:** Realizar o planejamento sistêmico e integrado da Infraestrutura de Transporte e da Logística Catarinenses, considerando a intermodalidade e definindo banco de projetos em ordem prioritária, com a participação dos setores público e privado.

## 2 - ENTRONCAMENTO DA BR 282 COM A BR 101

**Situação:** A grande movimentação de veículos no entroncamento da BR 282 com a BR 101 compromete substancialmente a segurança e fluidez do tráfego na zona metropolitana de Florianópolis. Alguns segmentos no trecho entre São José e Palhoça, estão colocados na segunda posição do ranking de acidentes das rodovias federais do Brasil (dados de 2015).

**Proposta:** Conectar a BR282 com o contorno de Florianópolis, em fase de construção, amenizando o comprometimento da fluidez e segurança no atual entroncamento das BRs 282 e 101, na zona metropolitana da Capital.

### 3 - A BR 101

**Situação:** Sob o regime de concessão até o ano de 2032, esta rodovia apresenta em alguns segmentos baixo índice de eficiência na segurança e fluidez do tráfego de veículos. Na concessão, o único contorno previsto é o de Florianópolis. Segmentos, como Itajaí, Camboriú, Itapema, Joinville, não estão contemplados. O crescimento exponencial das cidades, e das atividades econômicas, assim como a movimentação portuária no entorno exigem um planejamento para o médio e longo prazos e posterior ao prazo de concessão, no sentido de evitar o comprometimento desse eixo litorâneo estratégico para Santa Catarina.

**Proposta:** Considerar a concessão para ampliação da capacidade e melhorias no segmento norte da rodovia SC 108 (BR 101 do Futuro), como alternativa para melhorar a fluidez e a segurança da BR 101 (SC), no curto, médio e longo prazos.

### 4 – PROJETOS FERROVIÁRIOS CATARINENSES

**Situação:** Estão em desenvolvimento os projetos das ferrovias: Litorânea e Leste - Oeste (SC). O projeto do Lote 1 da Ferrovia Litorânea (SC), no segmento Imbituba – Tijucas, foi iniciado em 2008, com o prazo de entrega previsto no contrato para agosto de 2011. O mesmo está paralisado em função do sítio indígena localizado no Morro dos Cavalos. As propostas de traçados alternativos para resolver o componente indígena inviabilizam a ferrovia. Já foram investidos no projeto ao longo desses anos R\$ 16 milhões, e a situação afeta também o projeto do lote 2, (Tijucas-Araquari), cujo contrato está paralisado pela indefinição do traçado do lote 1.

**Proposta:** Buscar solução para os entraves do componente indígena, concluir o projeto da Ferrovia Litorânea (SC) e garantir o bom andamento e o cumprimento do prazo previsto para o término do projeto do Corredor Ferroviário Leste – Oeste (SC).

### 5 - RESTAURAR, MANTER E AMPLIAR A CAPACIDADE DAS RODOVIAS ESTADUAIS

**Situação:** De acordo com análises expeditas realizadas pela FIESC, muitas rodovias estaduais catarinenses estão em condições precárias e necessitam de restauração e manutenção. Cabe ressaltar que se estima que para cada real não investido em manutenção são necessários 4 reais para a sua restauração. A situação é preocupante, por tratar-se de um patrimônio dos catarinenses em deterioração, cujas condições precárias têm comprometido a segurança e fluidez em eixos rodoviários estratégicos.

**Proposta:** Intensificar os investimentos e implantar um plano de concessões para garantir a manutenção e restauração das rodovias estaduais, com possibilidade de ampliação de capacidade, em gatilhos, ao longo do tempo e quando a movimentação justificar, de modo a não onerar o usuário.

## 6 - MANTER A COMPETITIVIDADE DOS PORTOS CATARINENSES

**Situação:** Os Portos Catarinenses necessitam estar em condições físicas e operacionais para receber as embarcações de maiores dimensões que já estão operando na costa brasileira.

**Proposta:** Garantir os investimentos para a segunda etapa da ampliação da Baía de Evolução (Itajaí), aprofundamento do canal de acesso (Itapoá e São Francisco do Sul), para que estejam compatíveis com a operação de navios de 366 metros de comprimento, 52 metros de boca e 15,5 metros de calado operacional, em qualquer condição de tempo e maré, de acordo com a demanda atual da marinha mercante

## 7 – PLANO AEROVIÁRIO CATARINENSE

**Situação:** De acordo com dados da INFRAERO (2014), o crescimento da movimentação de passageiros em Santa Catarina no período entre 1990 e 2014 foi de 1.100%, assim como no mesmo período dobrou o volume movimentado de cargas aéreas, sem que fossem realizados investimentos na ampliação de capacidade. O Plano Aeroviário Catarinense é de 1990 e necessita atualização.

**Proposta:** Atualizar o Plano Aeroviário de Santa Catarina, para definir uma agenda prioritária de investimentos no setor, assim como para subsidiar a implantação de uma política estadual de transporte aéreo de cargas e passageiros.





# ***FIESC***

***A FORÇA DA INDÚSTRIA CATARINENSE***

