

---

AGENDA  
**PORTOS  
CATARINENSES**  
2019



INDÚSTRIA FORTE É DESENVOLVIMENTO



**INDÚSTRIA FORTE É DESENVOLVIMENTO**

*Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina*

*Mario Cezar de Aguiar – Presidente*

*Câmara de Transporte e Logística*  
*Mario Cezar de Aguiar - Presidente*

*Supervisão e Redação Final*  
*Egídio Antônio Martorano*

*Edição*  
*Samuel Becker*  
*Pablo Setubal*

# Apresentação

Este documento contém uma proposta de Agenda para a competitividade dos portos catarinenses, com indicativos de ações relacionadas com as matrizes investimentos, planejamento, política e gestão, para o período do ano de 2019 a 2022.

As propostas contempladas, apesar de sugerir a abrangência para todos os portos do Estado, deve ser considerada a individualidade e a situação pontual de cada um deles.

Tais proposições foram baseadas na análise das informações obtidas por intermédio das reuniões da **Câmara para Assuntos de Transporte e Logística da FIESC**, e a realização de reuniões específicas, com a participação de técnicos e administradores dos portos catarinenses, representantes de armadores que operam na costa catarinense, além de especialistas na área de renome nacional.

Salientamos a importância de haver um grande empenho das administrações dos portos catarinenses, dos governos nas esferas federal e estadual, parlamentares, órgãos intervenientes e auxiliares e de todas as organizações públicas e privadas relacionadas com as atividades portuárias, para que as proposições contidas neste documento sejam avaliadas, validadas e concretizadas. Trata-se de condição essencial para o bom desempenho e a competitividade dos portos catarinenses, e maior inserção do Estado de Santa Catarina no comércio internacional.

**Mario Cezar de Aguiar**

Presidente da FIESC

**Considerando que:**

- a) Santa Catarina, em 2017, obteve uma corrente de comércio de US\$ FOB 21,1 bilhões, representando a 6º posição no ranking dos Estados do Brasil, participando com 6% do total da corrente de comércio brasileira (dados do MDIC);
- b) O Estado, por intermédio dos Portos de Imbituba, Itajaí, São Francisco do Sul, Navegantes, Itapoá, movimentou em 2017, cerca de 1,7 milhão de TEUS – 43,6 milhões de toneladas, sendo que no mesmo ano o Complexo Portuário de Itajaí e o Porto de Itapoá, ocuparam **a segunda e a sexta posição no ranking de movimentação de contêineres dos portos brasileiros, respectivamente, representando 18,7% do total movimentado no País;**
- c) O crescimento das movimentações de cargas, das dimensões dos navios da Marinha Mercante operando na costa brasileira, além de outros aspectos, traduzem a necessidade de haver ajustes na infraestrutura, equipamento, operações e acessos aos portos.

A Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina – FIESC propõe uma agenda mínima considerando as matrizes: Investimentos, Planejamento, Política e Gestão para os portos do Estado, considerando os aspectos da infraestrutura física, acessos marítimos e terrestres, gestão e melhoria do desempenho operacional, para o ano de 2019, conforme o que se segue:

# AGENDA PORTOS CATARINENSES 2019



**1. Adequação e manutenção das bacias de evolução e canais de acesso compatíveis para navios com 400 metros de comprimento, 65 metros de boca e 15,5 metros de calado operacional, em qualquer condição de tempo e maré;**

➤ **Complexo Portuário do Rio Itajaí (Portos de Itajaí e Navegantes)**

- 2º etapa: Governo Federal – com investimentos de R\$ 220 milhões para as obras, atendendo navios de 400 m de comprimento e 65 m de boca.

➤ **Complexo Portuário da Baía da Babitonga (Portos de São Francisco do Sul e Itapoá)**

- Dragagem de aprofundamento para 16 metros, e retificação de uma curva, no canal de acesso da Baía da Babitonga, com valor de investimentos estimados na ordem de R\$230 milhões. **É necessário dar celeridade na aprovação do EIA RIMA para emissão do licenciamento!**
- Derrocagem de rocha, junto ao berço 101, e da laje do barata localizada entre o canal de acesso interno e a bacia de evolução e que ambas formações rochosas limitam a operação de navios de maior porte. Investimentos estimados em R\$ 40 milhões.

➤ **Porto de Imbituba**

- Recuperação e Ampliação do Molhe: valor total estimado de R\$ 100 milhões.

➤ **Porto de Laguna (Porto pesqueiro, não exige o calado para o navio tipo estabelecido)**

- Retirada das pedras e de uma laje na entra do canal de Acesso: valor total estimado de R\$ 50 milhões.
- Desassoreamento da bacia de evolução e dragagem do canal acesso para um calado de 6 metros: valor total estimado de R\$ 5 milhões.

## **2. Criar condições físicas (berços e retro áreas) e operacionais para atender os navios definidos na proposição 1, com eficiência e produtividade no âmbito global:**

### ➤ Complexo Portuário do Rio Itajaí (Portos de Itajaí e Navegantes)

- Ampliação da retroárea do Porto de Itajaí: ampliar em mais 200 mil m<sup>2</sup>, valor do investimento R\$ 105 milhões.

### ➤ Complexo Portuário da Baía da Babitonga (Portos de São Francisco do Sul e Itapoá)

- Projeto e construção do berço 401/a, no Porto de São Francisco do Sul: valor total estimado de R\$ 200 milhões.

### ➤ Porto de Imbituba

- Recuperação e Ampliação do Berço 3: valor total estimado de R\$ 150 milhões.

## **3. Cobrar a proporcionalidade no direcionamento dos recursos do Plano Nacional de Dragagem para Santa Catarina, em relação aos outros Estados da Federação, considerando a importância da estrutura portuária catarinense para o Brasil.**

## **4. Destinar os recursos arrecadados pelas tarifas portuárias, para investimentos no próprio porto.**

## **5. Investir na sinalização marítima para melhores condições para “operação 24 horas”, em condições climáticas adversas, de navio definido na proposta 1 e em sistema de gestão operacional para a racionalização e controle do tráfego marítimo (VTMS).**

## **6. Possibilitar o investimento da iniciativa privada no Terminal de Contêineres do Porto de Itajaí: extensão do período de arrendamento à empresa APM Terminal para viabilizar os investimentos de R\$ 375 milhões.**

## **7. Ampliar, restaurar e manter os acessos terrestres, visando a maior segurança e eficiência no tráfego de veículos de carga, destinados aos portos:**

### ➤ Complexo Portuário do Rio Itajaí (Portos de Itajaí e Navegantes).

- Via Expressa Portuária (novo projeto executivo e retomada das obras): valor total estimado de R\$ 100 milhões.

- **Complexo Portuário da Baía da Babitonga (Portos de São Francisco do Sul e Itapoá).**
  - Ampliação do acesso terrestre à Itapoá (conclusão do contorno viário de Garuva): valor total estimado de R\$ 30 milhões.
  - Duplicação da SC 416: valor total estimado de R\$ 70 milhões.
  - Complementação da SC 417: valor total estimado de R\$ 20 milhões.
  - Contorno Ferroviário de Joinville: valor total estimado de R\$ 225 milhões.
  - Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul: valor total estimado de R\$ 225 milhões.
  - Contorno Ferroviário de Jaraguá do Sul: valor total estimado de R\$ 100 milhões.
  - Projeto e construção do acesso Rodo-Ferroviário (Pera) ao Porto de São Francisco do Sul: valor total estimado de R\$ 20 milhões.
  - Conclusão da Duplicação da BR 280, lotes 1, 2.1 e 2.2: valor total estimado de R\$ 1,1 bilhão.
  
- **Porto de Imbituba**
  - Duplicação do Acesso Norte ao Porto de Imbituba: valor total estimado de R\$ 50 milhões.
  
- **Dar celeridade ao programa de concessão das rodovias BR`s 153, 282, 470 e SC – 412 e incluir a BR 163 e o trecho da BR 282 de São Miguel do Oeste até o entroncamento com a BR 153, pavimentação da BR285.**
  
- **Porto de Antofagasta (Chile)<sup>1</sup>**

**8. Promover o planejamento e investimentos visando a intermodalidade e a eficiência logística, diversificando a matriz de transportes catarinenses.**

**9. Manter atualizados os planos de desenvolvimento e zoneamento dos portos – PDZ.**

**10. Estimular a cabotagem e a diversificação da matriz de transporte catarinense.**

---

<sup>1</sup> A alternativa para o transporte de carga frigorificada catarinense, via portos do Chile não apresenta nenhuma vantagem logística para o Estado de Santa Catarina. Esforços devem ser dirigidos para o planejamento e busca da eficiência da macro logística e diversificação da matriz estadual de transporte – estudo da FIESC pode ser acessado no endereço: [www.fiesc.com.br](http://www.fiesc.com.br).

## 11. Prover a conexão de todos os portos catarinense com a malha ferroviária nacional: implantação da Ferrovia Litorânea e o Corredor Ferroviário Catarinense (melhorar a gestão e concluir projetos):

- Porto Itapoá: prover a extensão da ferrovia litorânea para acesso ao Porto Itapoá.

As duas tabelas a seguir apresentadas demonstram que os principais portos do Brasil, América latina e do mundo possuem acesso ferroviário. Em Santa Catarina, apesar de abrigar um dos complexos portuários mais importantes da América Latina, nossos terminais, com exceção do Porto de São Francisco do Sul, não possuem ligação ferroviária que permita a conexão com a malha nacional.

### A Ferrovia e os 10 maiores Portos do Brasil em Movimentação

PORTOS	RANKING TEUs	FERROVIA
SANTOS	1º	
ITAJAÍ	2º	
PARANAGUÁ	3º	
RIO GRANDE	4º	
EMBRAPORT	5º	
ITAPOÁ	6º	
CHIBATÃO	7º	HIDROVIA
SUAPE	8º	
RIO DE JANEIRO	9º	
SALVADOR	10º	

Fonte: Portos SC e Antaq – Elaboração e compilação FIESC/GETMS

### Ferrovia - Portos com destaque na Europa, América Latina, América do norte e Ásia

PORTOS	FERROVIA
HONG KONG - CHINA	
BUSAN – CORÉIA DO SUL	
NINGBO - CHINA	
NOVA JERSEY/NOVA IORK - EUA	
LOS ANGELES - EUA	
VALPARAISO - CHILE	
ROTTERDÃ - HOLANDA	
HAMBURGO – ALEMANHA	
BARCELONA - ESPANHA	
LE HAVRE - FRANÇA	

Fonte: Top 50 World Container Ports. Elaboração e compilação FIESC/GETMS



- 12.** Dar celeridade nos processos aduaneiros para liberação de cargas, inclusive por intermédio da utilização de equipamentos de última geração e de sistemas de tecnologia da informação integrados.
- 13.** Adequar o contingente dos órgãos intervenientes e auxiliares nos processos de liberação de cargas, que permita a operação dos portos 24h: (ANVISA, MAPA, SRF, dentre outros).
- 14.** \*Adotar modelos de administração portuária autônoma, com governança corporativa, gerida por técnicos responsáveis pelos resultados e desempenho e sem ingerência política.
- 15.** Priorizar a modicidade tarifária para os usuários e para o acesso e atracação dos navios, por intermédio da maior eficiência na gestão, operação e estrutura administrativa adequada.
- 16.** \*Estimular permanentemente a participação da iniciativa privada na gestão e nos investimentos que promovam aumento da capacidade e de produtividade na atividade Portuária.
- 17.** \*Qualificar intensivamente e adequar o contingente de trabalhadores necessários à atividade portuária.
- 18.** Revisar o atual modelo de serviço de praticagem visando a competitividade e eficiência, considerando inclusive a navegação de barcas e a cabotagem.
- 19.** Descentralizar os processos de licenciamento ambiental - aparelhamento e valorização dos órgãos estaduais de meio ambiente (Pacto Federativo).
- 20.** Possibilitar o investimento da iniciativa privada no Terminal de Contêineres do Porto de Itajaí: extensão do período de arrendamento à empresa APM Terminal para viabilizar os investimentos de R\$ 375 milhões.
- 21.** Realizar o zoneamento econômico e ecológico da costa catarinense, visando a expansão portuária e a celeridade nos processos ambientais para projetos dessa natureza (regras claras) – 1ª etapa, Baía da Babitonga, estimado em R\$ 2 milhões.

**22.** Dar autonomia aos terminais na definição do contingente de pessoal para cada operação portuária (faina).

**23.** \*Dar liberdade de contratação de trabalhadores e de serviços para instalações portuárias dentro e fora do porto organizado.

**24.** Ampliar a oferta de linhas de navegação para os portos catarinenses.

**25.** Ampliar e modernizar a frota de rebocadores dos navios.

**26.** Regulamentação dos movimentos grevistas: estabelecer que os serviços essenciais não poderão ser interrompidos completamente, mantendo-se um número mínimo de servidores no desempenho de suas atividades regulares.

Observação: Os itens grifados (\*) foram extraídos de forma literal ou parcialmente modificada da publicação da Comissão Portos, Desempenho Portuário, de 2014, no item: “Visão Empresarial na Formulação de Política Portuária”.



INDÚSTRIA FORTE É DESENVOLVIMENTO