



www.portodeimbituba.com.br



HISTÓRIA DO PORTO

1919

Início das
atividades

1981

Construída rampa
para atender RO-RO

2008

Primeiro terminal
arrendado



1942

Primeiras
atracações

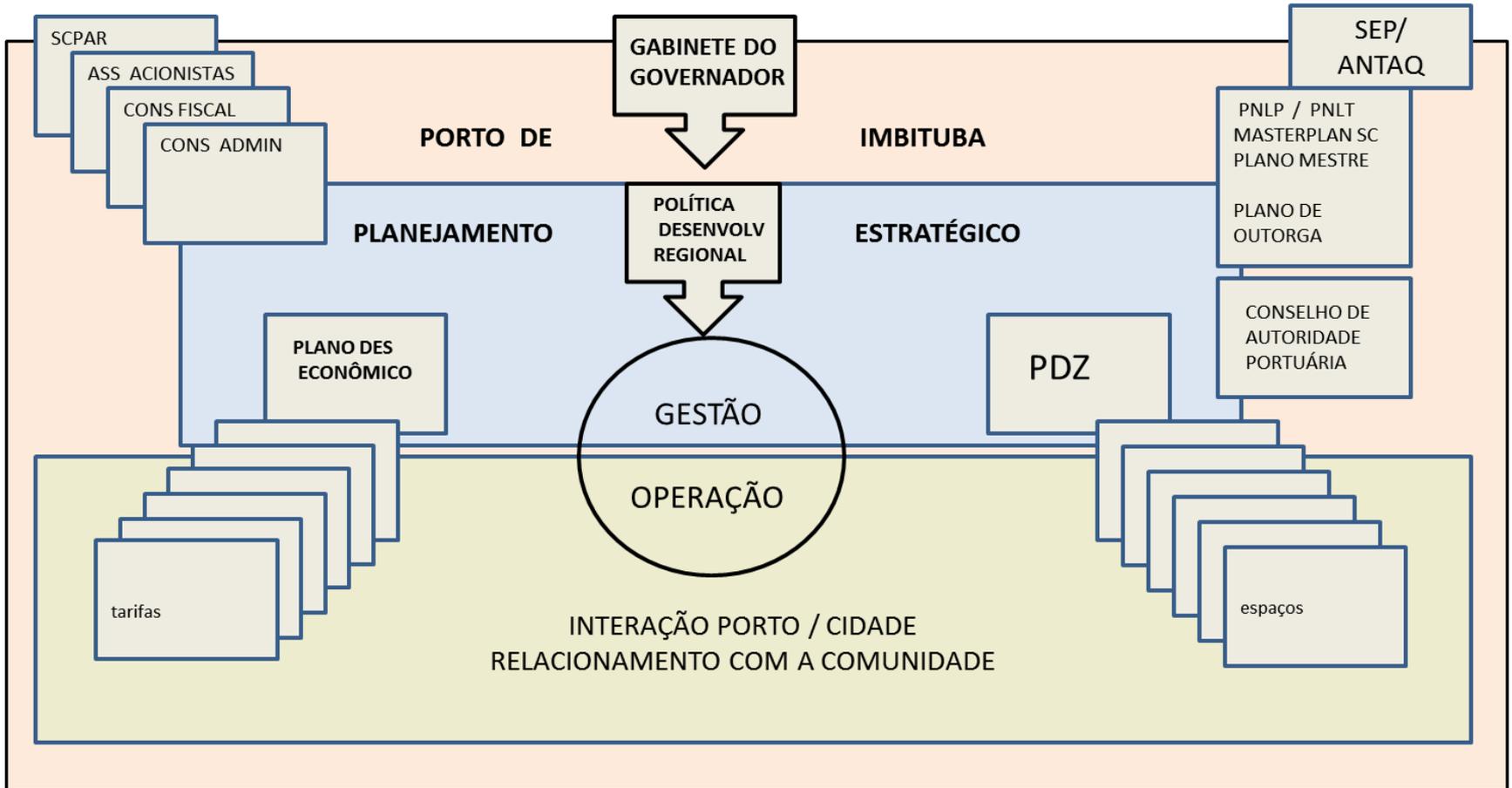
1990

Colapso da
indústria
carbonífera

2012

**SCPar
assume**





MISSÃO

Ser um porto multipropósito, ambientalmente sustentável, reconhecido pela qualidade no atendimento aos usuários e pela eficiência na administração.

VISÃO

Ser o porto mais ágil e competitivo do Sul do Brasil.



VALORES

- Confiabilidade e eficiência operacional
- Integração com a sociedade e comunidade portuária
- Indutor de desenvolvimento regional
- Transparência na gestão
- Foco no cliente
- Responsabilidade ambiental
- Valorização do capital humano



PILARES E ESCOLHAS ESTRATÉGICAS

PLANO COMERCIAL

Porto como indutor do **crescimento regional**, atendendo a Região Sul do Brasil



PLANO DE GESTÃO INSTITUCIONAL E LEGAL

Administração portuária **autossustentável e eficiente**

Infraestrutura competitiva,
operações ágeis e
ambientalmente sustentáveis

PLANO LOGÍSTICO E DE INFRAESTRUTURA



MISSÃO e VISÃO

Econômico-
financeira

7 milhões de ton
movimentadas em
2020

Aumentar lucratividade e
rentabilidade – EBITDA
antes do MMC em 2020 – 5%

Reduzir custos e
despesas

Mercados e
 Clientes

FOCOS ESTRATÉGICOS DE CRESCIMENTO

Atrair Linha EUA,
Europa e Ásia

Ser a melhor estrutura
de retroárea do sul do
país

PROPOSTA DE VALOR

Ser o porto multipropósito mais
confiável, 365 dias ao ano, operando
sem parar

Processos Internos e
 Tecnologia

INFRAESTRUTURA

Instalar mais balanças

Reestruturar a triagem

Adequar as portarias de
entrada (gates) para a
demanda de 7 milhões de ton

TECNOLOGIA

Integrar os sistemas de TI
do Porto

ACESSOS

Reestruturar o acesso
rodoviário

Manter o acesso
marítimo
Profundidade

REDUÇÃO DE CUSTOS

Investir em estrutura
para contenção de
sedimentos no berço 3

Assegurar a
terceirização da
Guarda Portuária

Patrimônio
 Humano

Desenvolver
competências
(investir em
treinamento)

Estruturar RH

Criar sistema de
avaliação de clima
organizacional

Criar e Gerir Banco
de Talentos

HINTERLÂNDIA



Rio de Janeiro	1432 Km
São Paulo	766 Km
Curitiba	374 Km
Florianópolis	90 Km
Criciúma	106 Km
Porto Alegre	372 Km
São Miguel do Oeste	774 Km
Buenos Aires	1667 Km

LAYOUT



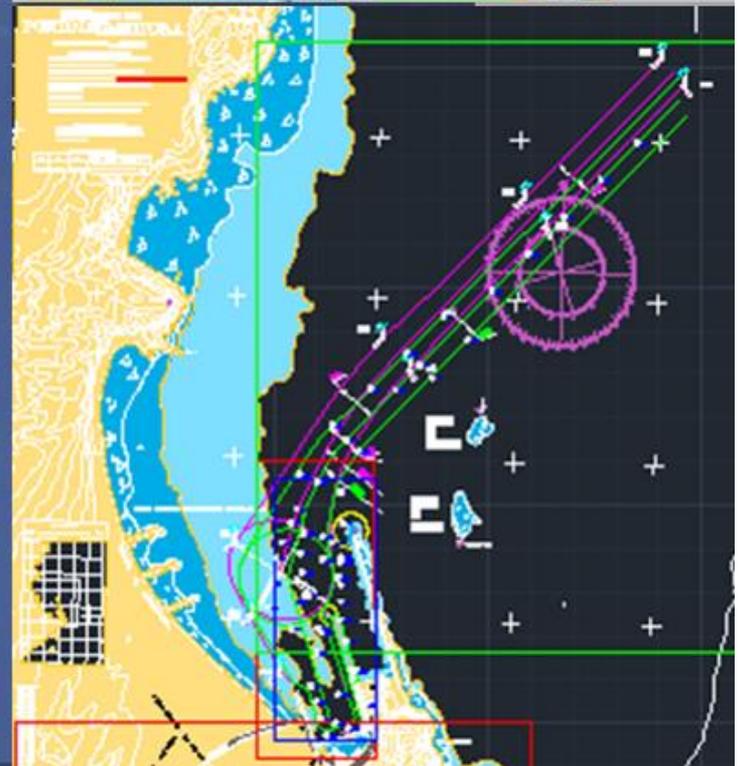
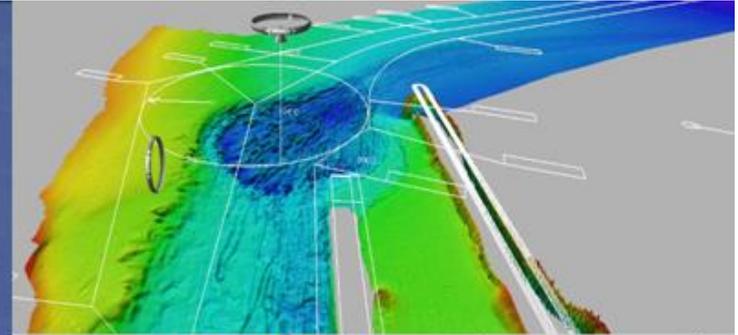
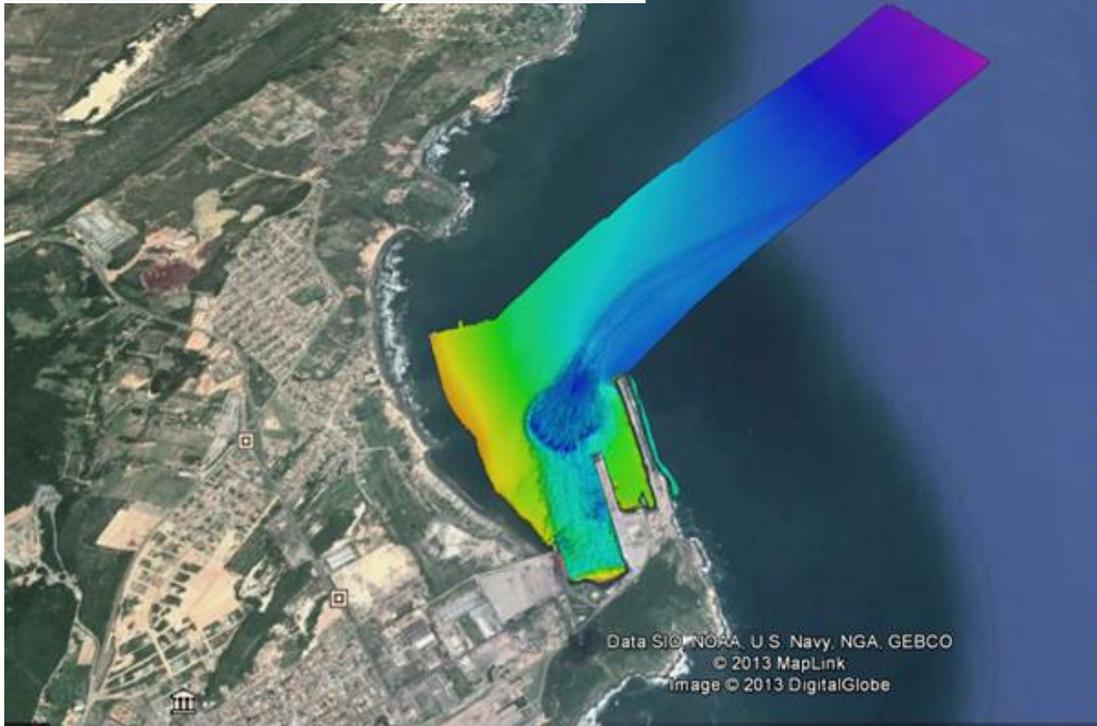
INFORMAÇÕES OPERACIONAIS

- 3 berços de atracações;
- 24 horas de operação;
- Porto abrigado; condições climáticas favoráveis;
- Calado MÁXIMO de 14,50m;
- LOA máximo de 349m;
- Alfandegado e ISPS CODE;
- Navios da classe *pos-panamax*, *handsize* e *handmax*;
- Área de APA.

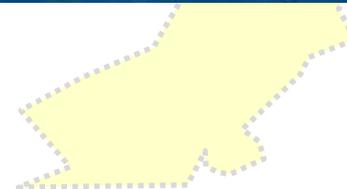
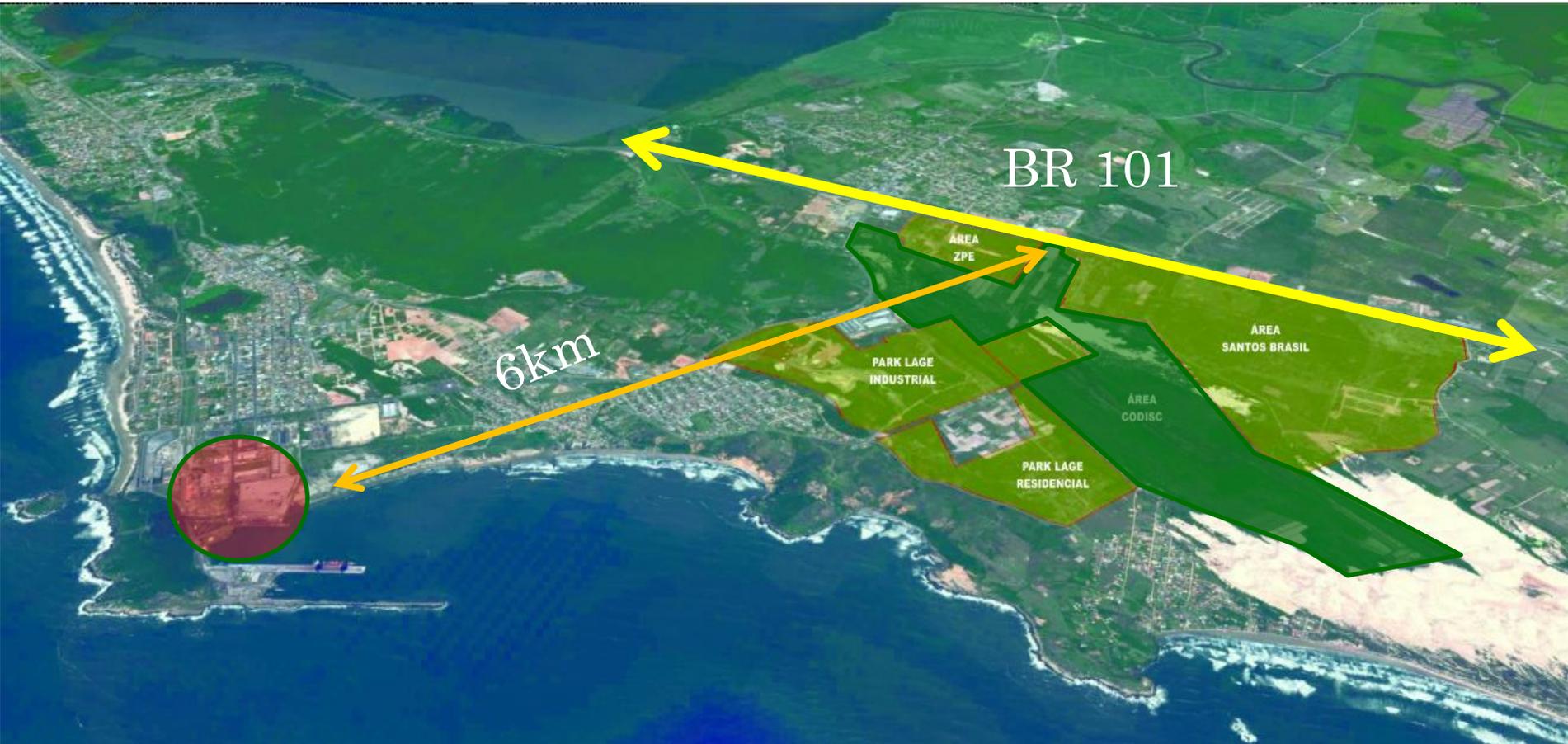


ACESSO MARÍTIMO

LOCAL	(m)
CANAL DE ACESSO	17,0
BACIA DE EVOLUÇÃO	15,5
BERÇOS 1 E 2	15,0
BERÇO 3	12,0



ACESSO RODOVIÁRIO



ACESSO FERROVIÁRIO



Início em out/2013 com 6 ctn



HOJE
Média de 1070 ctn/mês

CENÁRIO PORTUÁRIO



Ministro dos Transportes

SNP

Autoridade Portuária

INTERVENIENTES



- Arrendatários e/ou Terminais;
- Exportadores / Importadores / Clientes;
- Operadores Portuários, Transportadoras e Sindicatos;
- Agentes Marítimos e Despachantes Aduaneiros.



PRINCIPAIS CARGAS

GRANEL SÓLIDO



Soja
Milho
Coque
Trigo
Fertilizantes
Sal
Cloreto de Potássio
Hulha Betuminosa

GRANEL LÍQUIDO



Soda Cáustica
Ácido Sulfúrico

CONTÊNER



Plástico
Cerâmica
Pisos
Mel
Arroz
Pneus

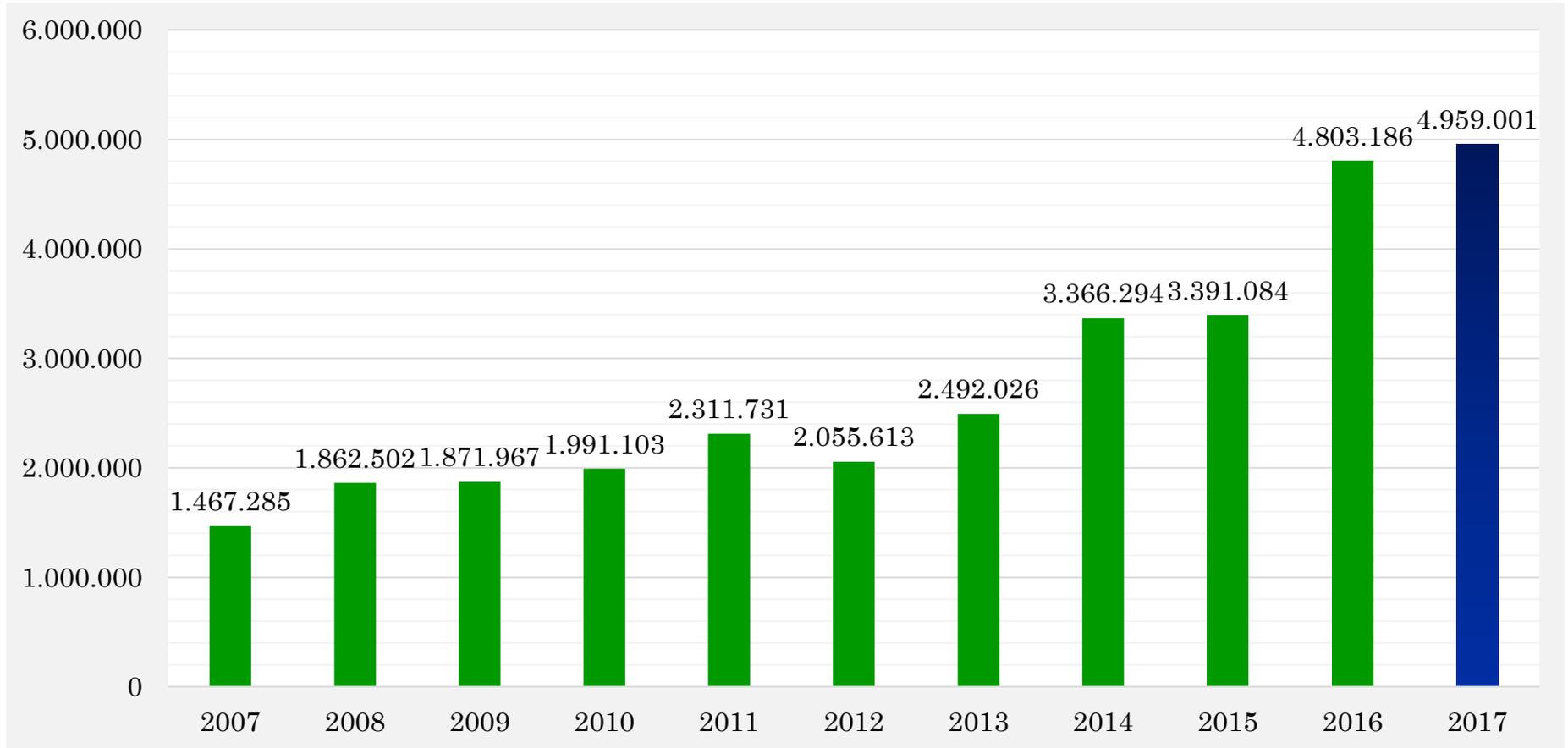
CARGA GERAL



Barrilha
Bobina Aço
Vergalhão
Live Stok
Cimento



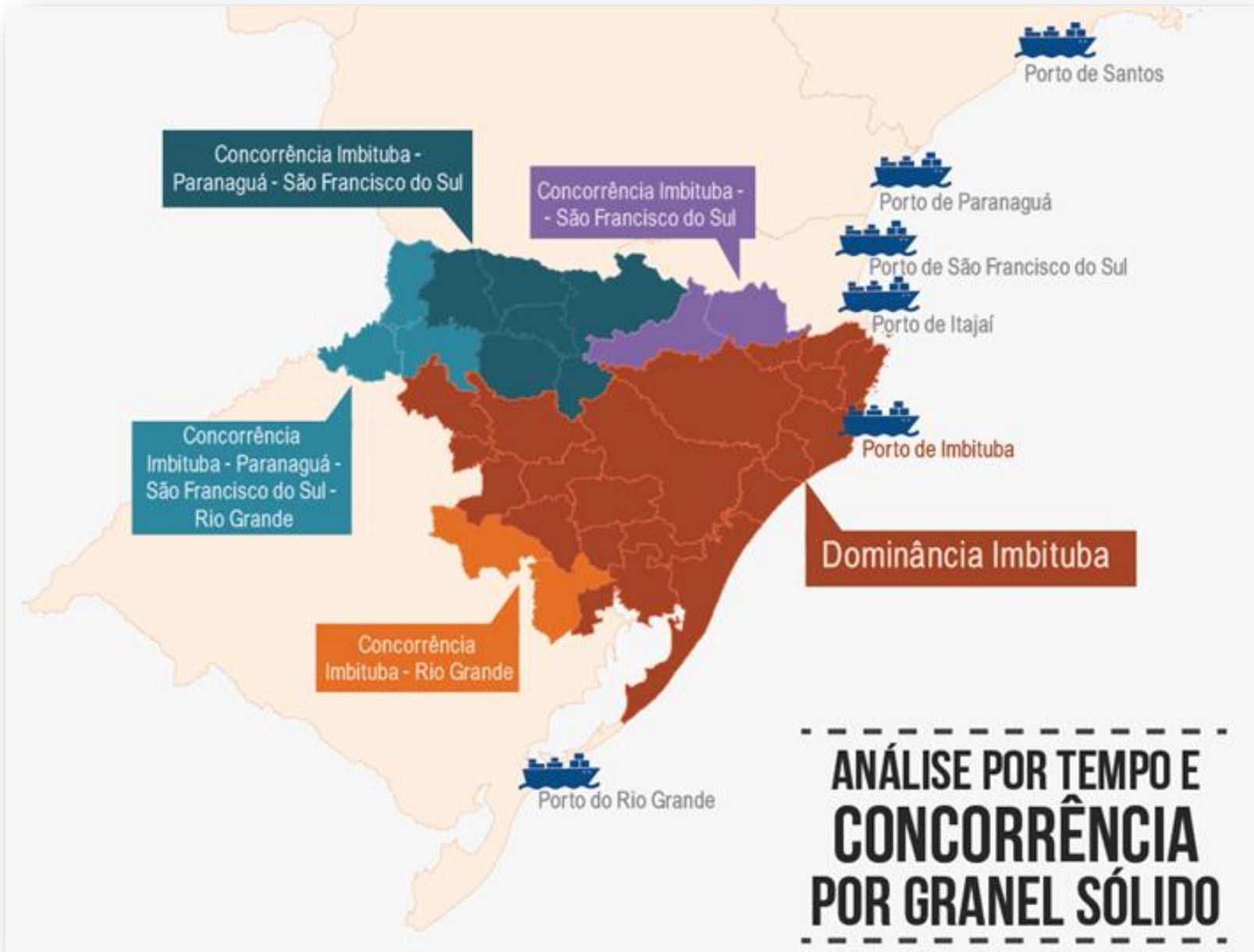
VOLUME HISTÓRICO (t)



CAPACIDADE

TIPO DE CARGA	CAPACIDADE
Granel Sólido (t)	13.133.600
Granel Líquido (t)	958.400
Carga Geral (t)	307.200
Contêiner (TEU)	504.000
TOTAL (t)	14.399.200





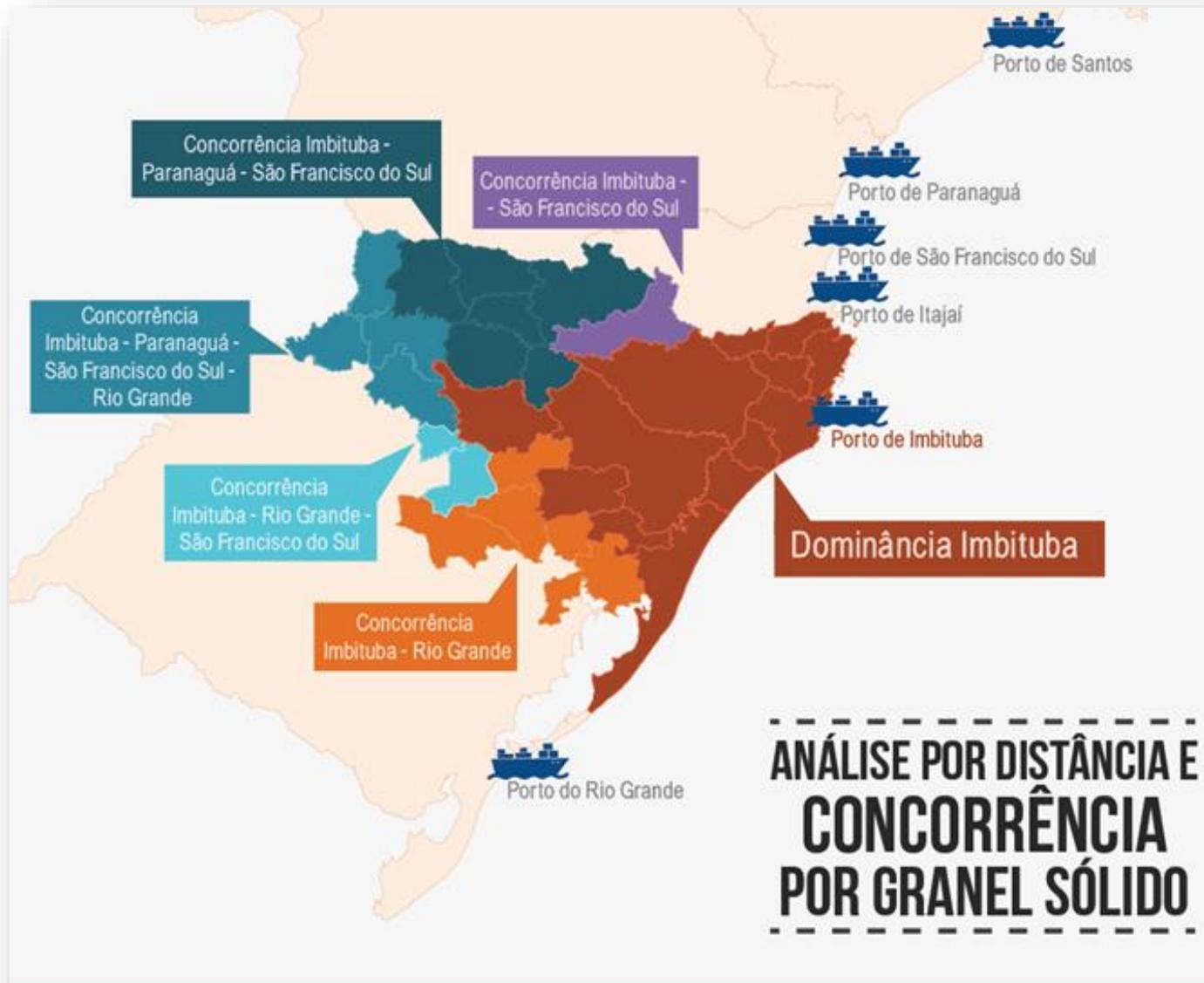


Figura 15 – Concorrência por granéis sólidos (análise por distâncias)
Fonte: FEESC (2014)

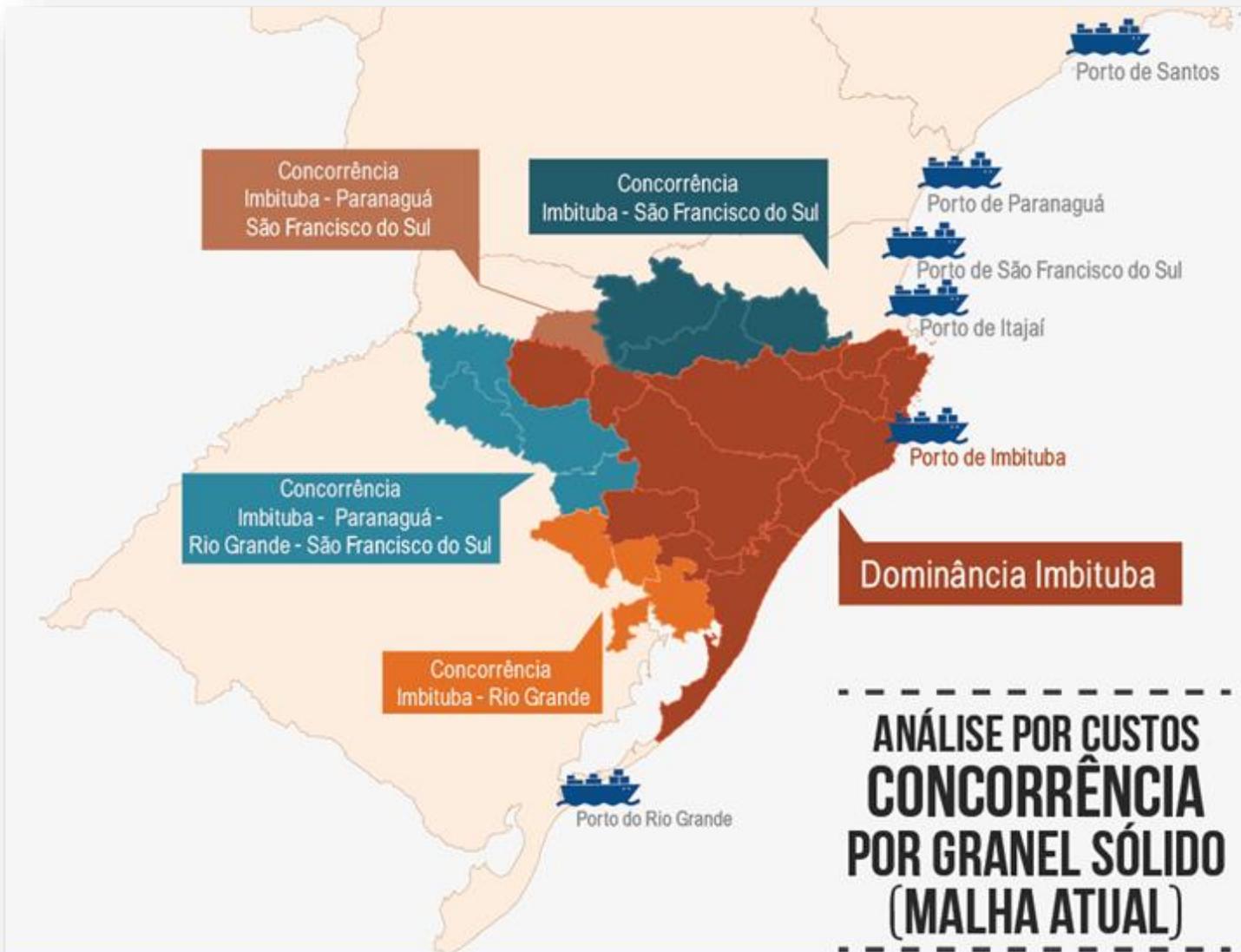


Figura 16 – Concorrência por granéis sólidos (análise por custos na malha atual)
Fonte: FEESC (2014)

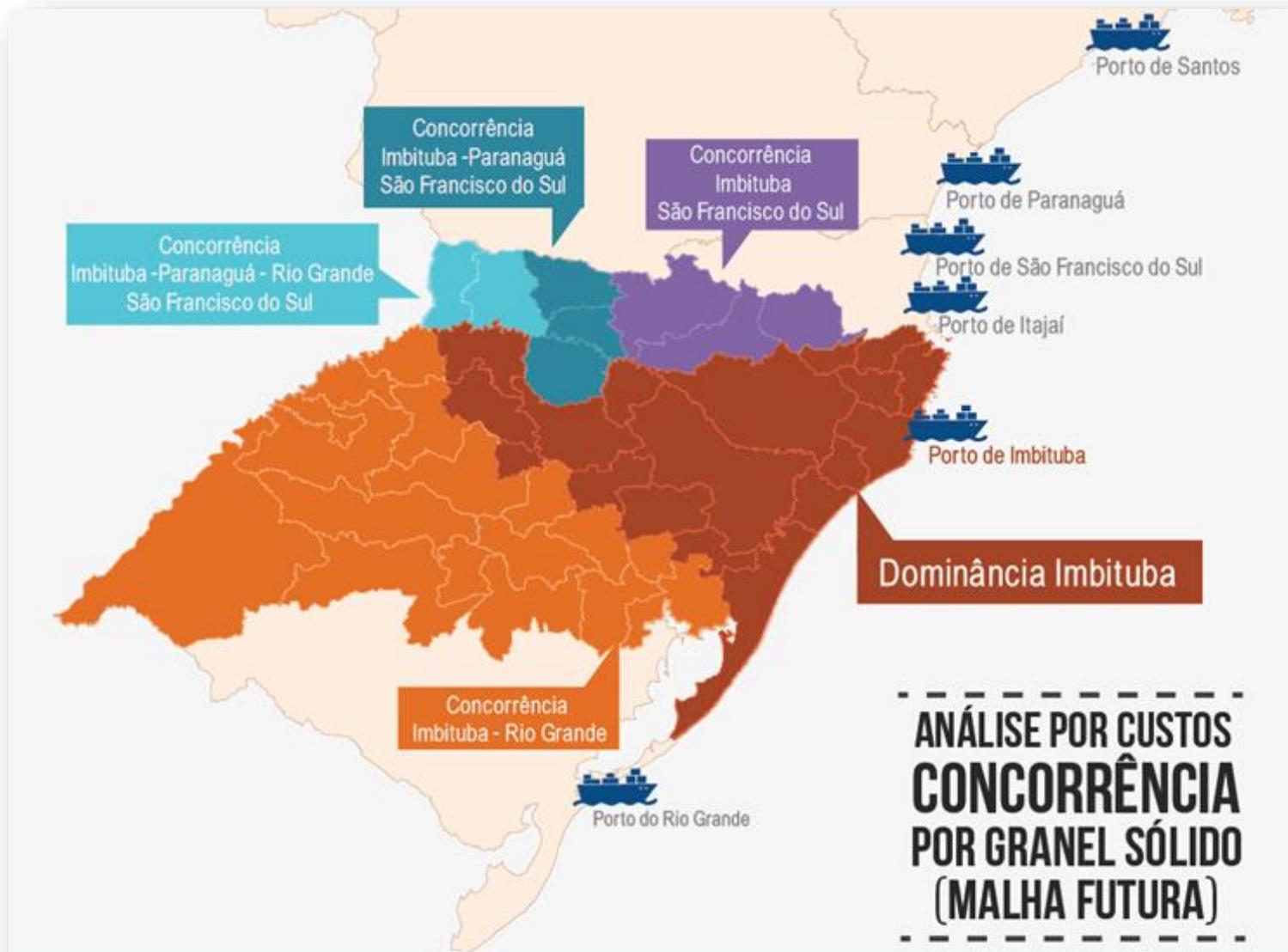


Figura 17 – Concorrência por granéis sólidos (análise por custos na malha futura)

Fonte: FEESC (2014)

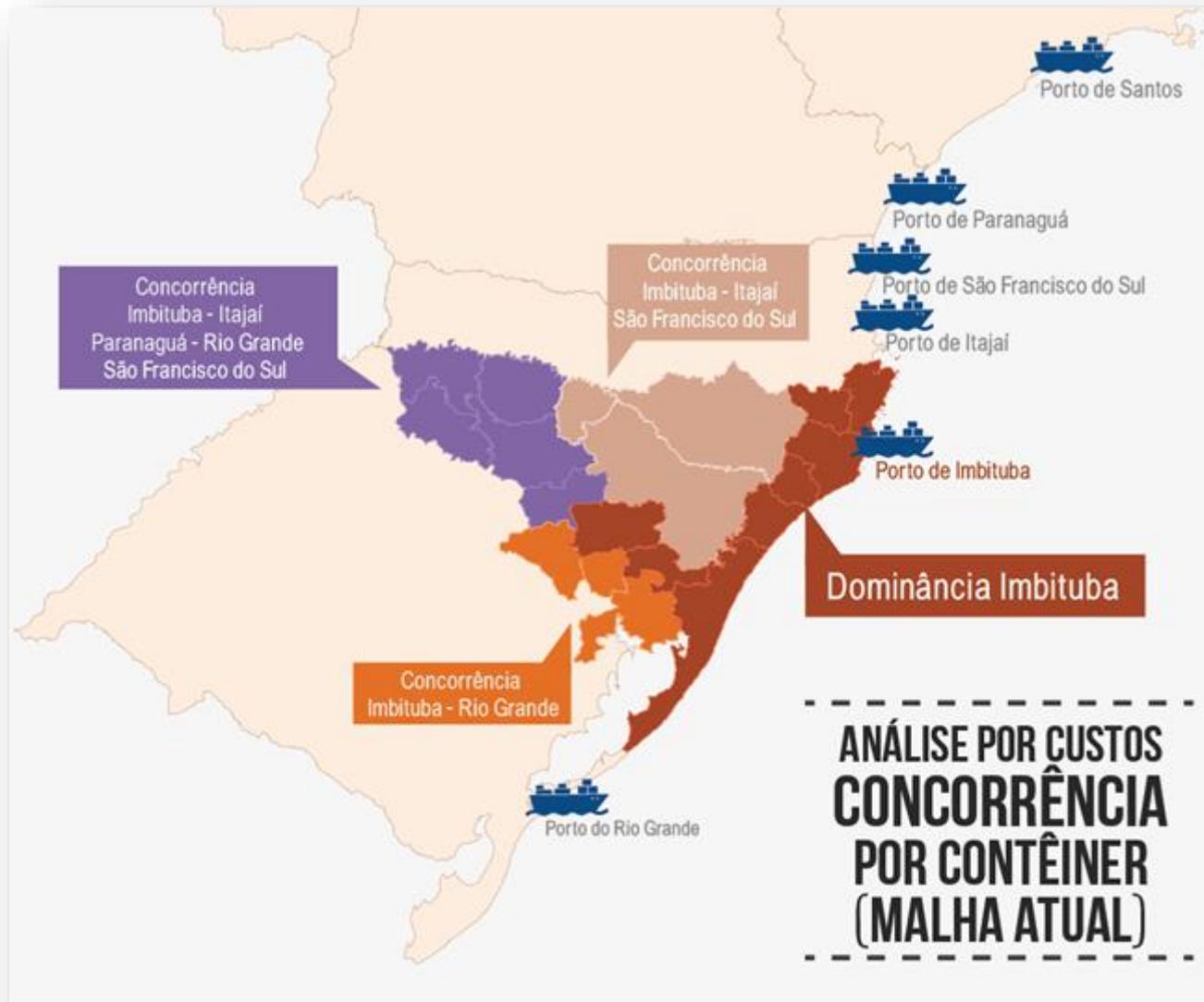


Figura 18 – Concorrência por contêineres (análise por custos na malha atual)

Fonte: FEESC (2014)

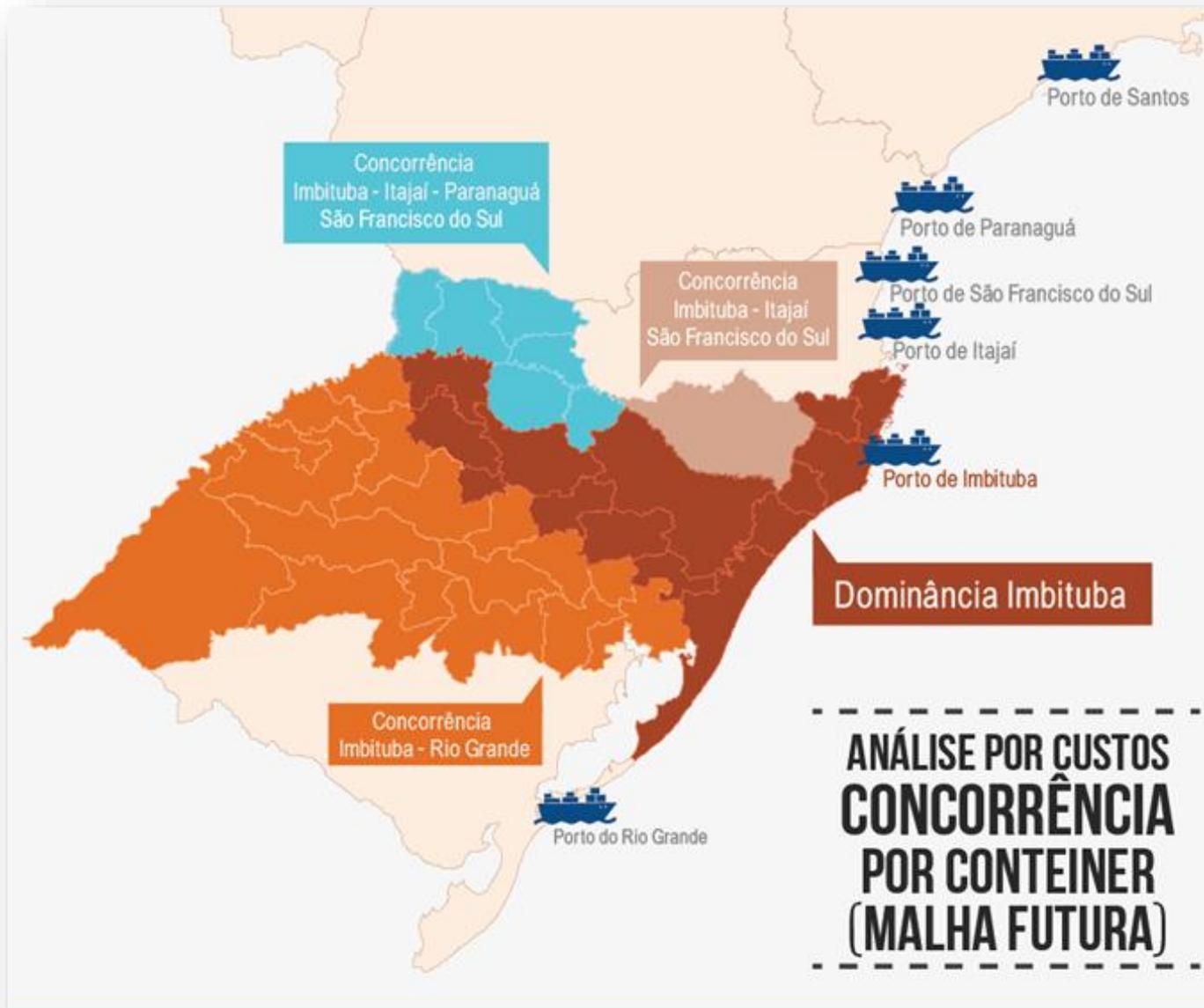


Figura 19 – Concorrência por contêineres (análise por custos na malha futura)
Fonte: FEESC (2014)

MATRIZ O/D



LINHA ÁSIA



PARCERIAS E GESTÃO AMBIENTAL



Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística



PROJETO



BALEIA FRANCA
www.baleiafranca.org.br



Foto: Carolina Bezamat



GESTÃO SOCIAL

PROJETO CARGA PRECIOSA

2015	R\$ 488.000
2016	R\$ 614.000

JUDÔ



MURILLO SOUZA CÂNDIDO

URBAN DANCE



ESCOLA DANÇA COMIGO

SURF

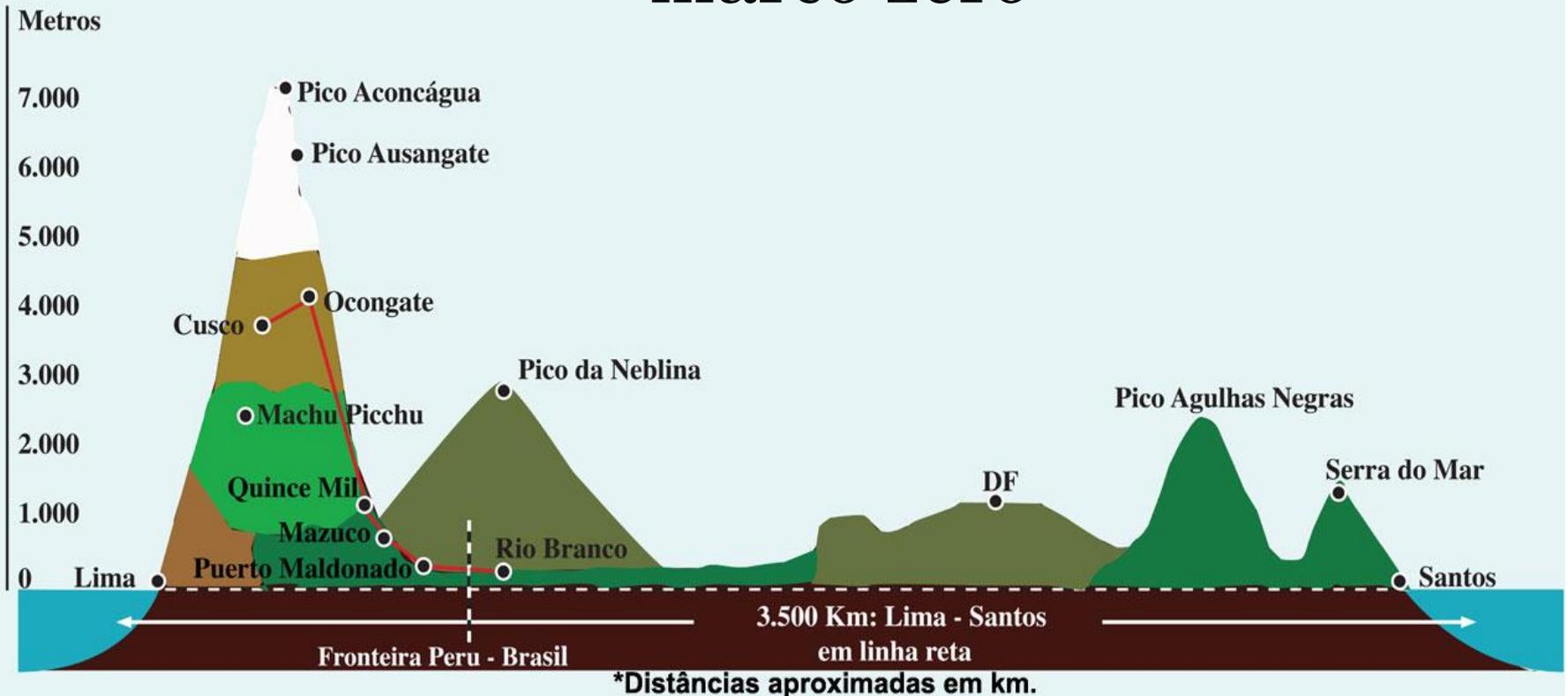


VINÍCIOS E LEONARDO BARCELOS



CURIOSIDADE

“marco zero”



MUITO OBRIGADO.

LUÍS ROGÉRIO PUPO GONÇALVES
Diretor-presidente
Autoridade Portuária de Imbituba