



**ANÁLISE DAS IMPLICAÇÕES PARA SANTA CATARINA DO TRAÇADO  
PROPOSTO PELO GOVERNO FEDERAL PARA CONCESSÃO DAS RODOVIAS  
BRs 282(SC)-153(SC)(PR)/476(PR) NO TRECHO CHAPECÓ (SC) - LAPA (PR)**

Agosto 2017

**Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina – FIESC**

Glauco José Côrte – Presidente

**Câmara para Assuntos de Transporte e Logística**

Mario Cezar de Aguiar - Presidente

**Execução, Elaboração e Redação Final**

Egídio Antônio Martorano

**Apoio Técnico**

Samuel Becker

Pablo Setubal

## **APRESENTAÇÃO**

Este estudo tem por objetivo apresentar as implicações socioeconômicas, para o Estado de Santa Catarina, do traçado proposto pelo Governo Federal, que contempla as rodovias BR`S 282/SC-153/476/PR, no trecho Chapecó (SC) - Lapa (PR), conforme previsto no programa de concessões de rodovias federais, do Plano de Infraestrutura e Logística – PIL.

Destacamos que, para a análise, foram considerados dados dos Municípios localizados no raio de 50KM de ambas as margens do eixo proposto, nos dois estados, considerando as variáveis: população; PIB; corrente de comércio; estabelecimentos comerciais, industriais, de serviços e agrícolas, além do número de trabalhadores.

Cabe ressaltar que na análise não foram considerados os dados do movimento diário de veículos – VDMA, pela dificuldade em obter estas informações, entretanto as variáveis selecionadas fornecem indicativos sobre a movimentação dos eixos rodoviários em análise.

Por tratar-se de um eixo que conecta o Oeste de Santa Catarina com o litoral paranaense e o Porto de Paranaguá, também foram considerados os dados da atividade portuária dos dois Estados, no que diz respeito à movimentação de contêineres (produtos industrializados).

**GLAUCO JOSÉ CÔRTE**  
**Presidente da FIESC**

## SUMÁRIO

Esforços devem ser dirigidos para a suspensão da proposta do Governo Federal do eixo em questão, uma vez que, de acordo com os dados apresentados, mesmo trará efeitos socioeconômicos negativos para o Estado de Santa Catarina.

Sugere-se avaliar como alternativa de concessão um traçado que contemplasse a BR163 (SC-PR), na altura de Cascavel até o trevo da BR282 (SC), em São Miguel do Oeste, seguindo via 282 até o entroncamento com a BR470, e de lá, via 470 seguindo até o Município de Navegantes - SC. Esta possibilidade pode ser uma alternativa importante para a eficiência da cadeia de suprimento e distribuição da indústria localizada no Oeste e de todas as regiões catarinenses.

A situação apresentada reforça a necessidade de haver posicionamento técnico e consistente para estas questões e reforça a sugestão da FIESC a instituição de Comitê composto por integrantes dos setores público e privado, visando consolidar uma política de transporte e um banco de projetos, com a definição de prioridades. Esta medida é importante, também, no sentido de acompanhar e monitorar a definição de eixos para concessões inseridos nos programas dos Governos Federal e Estadual, assim como na definição dos planos de exploração.

## 1 – O TRAÇADO PROPOSTO (FIGURA 1)

Conforme pode ser observado, destacamos em amarelo a rodovia que liga Lapa, no Paraná, com o Porto de Paranaguá, já duplicada. Esta é uma demonstração inequívoca de que o traçado irá beneficiar o Estado do Paraná e sua infraestrutura portuária, em detrimento do Estado de Santa Catarina. A ilustração não deixa dúvidas de que o eixo proposto é **uma via duplicada para o transporte da produção industrial do oeste catarinense para o Porto de Paranaguá, e que já tem sido denominado “Rodovia do Frango”**. A figura também demonstra que a distância para litoral do eixo proposto é maior do que se fosse considerado um eixo em território catarinense.



## 2 – ASPECTOS SOCIOECONÔMICOS DO TRAÇADO PROPOSTO: COMPARATIVO ENTRE O PARANÁ E SANTA CATARINA

Pelo fato de tratar-se de concessão na qual as variáveis socioeconômicas são fatores essenciais para definição do plano de investimento e exploração das rodovias, a seguir apresentamos dados relacionados com o entorno dos trechos dos Estados do Paraná e de Santa Catarina. Isso, no sentido de procurar uma explicação razoável para o traçado definido, que justifique o desvio da rota para as rodovias do Paraná.

**FIGURA (2) BRs 282 + 153 SC**

<b>EIXOS</b>	<b>POPULAÇÃO EM 2016</b>	<b>PIB EM 2014 EM MIL REAIS*</b>	<b>CORRENTE DE COMÉRCIO US\$ FOB EM 2016</b>	<b>ESTABELECIMENTOS EM 2015</b>	<b>TRABALHADORES EM 2015</b>
<b>BR 282 + 153 SANTA CATARINA</b>	<b>1.199.182</b>	<b>37.965.705</b>	<b>1.203.650.821</b>	<b>41.406</b>	<b>357.125</b>

Fonte: IBGE, MDIC, MTPS-Rais 2015 - Elaboração e compilação FIESC/COI

\*Dados sujeitos à revisão

**FIGURA (3) BRs 153 (PR) + 476 (PR)**

<b>EIXOS</b>	<b>POPULAÇÃO EM 2016</b>	<b>PIB EM 2014 EM MIL REAIS*</b>	<b>CORRENTE DE COMÉRCIO US\$ FOB EM 2016</b>	<b>ESTABELECIMENTOS EM 2015</b>	<b>TRABALHADORES EM 2015</b>
<b>BR 153 + 476 PARANÁ</b>	<b>285.683</b>	<b>6.843.287</b>	<b>312.315.069</b>	<b>6.774</b>	<b>54.421</b>

Fonte: IBGE, MDIC, MTPS-Rais 2015 - Elaboração e compilação FIESC/COI

\*Dados sujeitos à revisão

Os dados das figuras (2) e (3) demonstram que o trecho catarinense supera em quantidade e valor todas as variáveis *consideradas no raio de 50 quilômetros das margens das rodovias contempladas no eixo proposto.*

A seguir, e se compararmos a alternativa do Governo Federal com a possibilidade da combinação das rodovias federais, localizadas no território catarinense, no caso o binário 282 (SC) – 470 (SC), **que historicamente é utilizado como rota principal do escoamento da produção da indústria do Oeste de Santa Catarina destinadas ao exterior, por intermédio dos Portos Catarinenses**, verificamos vantagens exponenciais para um eixo em território catarinense.

**FIGURA (4) - COMPARATIVO DOS EIXOS 282 (SC) 153 (SC E PR) E 476 (PR) COM O BINÁRIO 282 (SC) – 470 (SC).**

EIXOS	POPULAÇÃO EM 2016	PIB EM 2014 (EM MIL REAIS*)	CORRENTE DE COMÉRCIO EM US\$ FOB (2016)	ESTABELECIMENTOS EM 2015	TRABALHADORES EM 2015
BR 282 E 153 SC + 153 E 476 DO PARANÁ ATÉ O MUNICÍPIO DA LAPA	1.484.865	44.808.992	1.515.965.890	48.180	411.546
BR 282 + 470 SANTA CATARINA	2.053.721	83.984.478	10.059.834.862	71.574	668.767

Fonte: IBGE, MDIC, MTPS-Rais 2015 - Elaboração e compilação FIESC/COI

\*Dados sujeitos à revisão

Cabe ainda ressaltar que em se considerando as variáveis selecionadas no traçado proposto pelo Governo Federal, a contribuição de Santa Catarina é bem mais significativa, conforme demonstra a figura (5).

**FIGURA (5) - PARTICIPAÇÃO DE SANTA CATARINA NO EIXO PROPOSTO**

EIXOS	POPULAÇÃO EM 2016	PIB EM 2014 (EM MIL REAIS*)	CORRENTE DE COMÉRCIO EM US\$ FOB (2016)	ESTABELECIMENTOS EM 2015	TRABALHADORES EM 2015
BR 282 E 153 SC + 153 E 476 DO PARANÁ ATÉ O MUNICÍPIO DA LAPA	1.484.865	44.808.992	1.515.965.890	48.180	411.546
<b>% DA PARTICIPAÇÃO DOS MUNICÍPIOS DE SC NO TOTAL GERADO</b>	<b>81%</b>	<b>85%</b>	<b>79%</b>	<b>86%</b>	<b>87%</b>

Fonte: IBGE, MDIC, MTPS-Rais 2015 - Elaboração e compilação FIESC/COI

\*Dados sujeitos à revisão

## 2.1 – Comparativo das Atividades Portuárias do Paraná e Santa Catarina (Movimentação de Contêineres)

Considerando a infraestrutura portuária dos dois estados, a justificativa para a construção do trecho proposto pelo Governo Federal perde ainda mais a consistência. Neste aspecto é notável o destaque catarinense na movimentação portuária de contêineres, conforme demonstra a figura (6).

**FIGURA (6) – MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA DE CONTÊINERES EM 2016**

PORTOS	TEU`S	% TEU`S EM RELAÇÃO AO BRASIL	MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS CONTEINEIRIZADAS EM TONELADAS	TOMADA REEFER
PARANAGUÁ	724.185	8,2	8.219.931	3,6 MIL
COMPLEXO DE ITAJAÍ	1.104.143	12,5	11.448.269	3,6 MIL
PORTOS DE SANTA CATARINA	1.686.273	19,1	18.232.226	7,4 MIL

Fonte: ANTAQ, Portos de Santa Catarina e Porto de Paranaguá - Elaboração e Compilação FIESC/COI

O Estado ao longo dos anos tem consolidado a sua vocação para a atividade portuária, o Complexo Portuário de Itajaí ao longo dos anos tem garantido o status de maior Porto do Sul do Brasil, e a segunda posição no ranking nacional, além de estar colocado entre os 120 maiores portos do planeta – segundo o *World Top Containers Ports 2014*, da publicação britânica *Container Management*.

## 3 - IMPLICAÇÕES DO EIXO PROPOSTO PARA O ESTADO DE SANTA CATARINA

### 3.1 A Integração (Componente histórico)

O sistema viário pode ser considerado um fator importante para a integração regional. A BR 282, denominada Rodovia da Integração, é uma demanda catarinense desde 1.787, conforme registros históricos, tendo levado mais de 200 anos para a sua implantação. As obras de pavimentação, iniciadas em 1977, foram concluídas somente em 2010. Outro eixo transversal de integração é a BR 470, ligando o Planalto, na altura de Campos Novos, com o litoral, cuja implantação foi mais acelerada, tendo sido concluída na década de 1970 e desde 1990 apresenta demanda para ampliação de capacidade.

É por meio destes eixos que são transportados a produção das maiores agroindústrias do país (frango e suínos) assim como a produção de milho, cebola, alho e da indústria de leite. Permite acesso às cidades do Circuito das Águas Termais e para o turismo rural, em Lages,



São Joaquim, Urubici e Rancho Queimado, possibilitando, também, o deslocamento de turistas provenientes tanto do Oeste do Estado quanto da Argentina para o litoral catarinense.

O eixo proposto pode comprometer todo o esforço catarinense para integrar o Oeste de Santa Catarina com o litoral catarinense, provendo vantagens significativas na segurança e eficiência para o transporte de passageiros e cargas, podendo trazer mudanças na geografia social e econômica da Região Oeste de Santa Catarina.

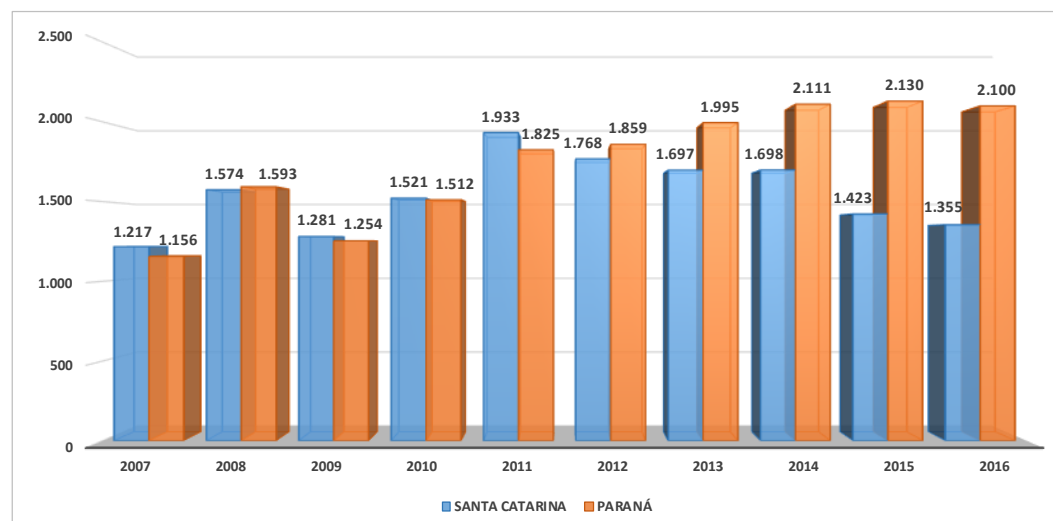
### 3.2 – O Desenvolvimento Regional

A experiência tem demonstrado que o desenho de um eficiente sistema logístico é variável importante para o desenvolvimento regional. A existência de uma malha logística adequada tem grande efeito tanto na manutenção quanto na atração de investimentos. Muitas vezes a logística supera as vantagens competitivas relacionadas com mão de obra ou incentivos fiscais.

A precária condição logística e da infraestrutura de transporte do Oeste Catarinense tem sido relevante na migração de atividades tradicionais catarinenses para o Estado do Paraná, isso em função da maior proximidade em relação à produção de grãos, importante para a alimentação animal assim como outras vantagens logísticas.

A figura (7) pode-se constatar que Santa Catarina vem perdendo a hegemonia nas exportações de frango para o Paraná. De 2011 a 2016 as exportações catarinenses de frango diminuíram 29,9%, enquanto que o Paraná cresceu 15,1%. O eixo proposto será um fator importante para consolidação desta transferência, o que pode representar o enfraquecimento da atividade produtiva de toda a Região Oeste, perdas consideráveis na geração de emprego, renda, receitas tributárias e circulação da economia.

**FIGURA (7) – EXPORTAÇÕES DE FRANGO EM SANTA CATARINA E PARANÁ, EM US\$ FOB MILHÕES**



Fonte: MDIC - Elaboração e compilação FIESC/COI

Cabe ressaltar o dinamismo do setor industrial do Oeste Catarinense, que representa **18%** de todos os estabelecimentos industriais do Estado, e **19%** de todo contingente de trabalhadores do setor industrial (Fonte: MTPS-RAIS 2015).

Se considerarmos somente o setor alimentar na Região Oeste, o mesmo representa **23%** de todos os estabelecimentos do setor e **56%** de todo contingente de trabalhadores do setor em Santa Catarina (Fonte: MTPS-RAIS 2015). Isso contribui para que Santa Catarina se posicione como o **maior** produtor e exportador de suínos do Brasil, sendo que em 2016 exportou US\$ FOB **520 milhões**, o que representou **39%** de toda exportação de suínos do País (Fonte: MDIC e IBGE).

A Região contribui também para que Santa Catarina se posicione como o **segundo** maior produtor e exportador de frango do Brasil, sendo que em 2016 exportou US\$ FOB **1,4 bilhão**, o que representou **cerca de 22%** de toda exportação deste produto no País (Fonte MDIC E IBGE).

Em relação ao PIB, o Oeste Catarinense gerou R\$ **36,6** bilhões em 2014, o que representa **16,3%** de toda riqueza gerada no Estado, colocando-se como o **terceiro** maior valor entre as mesorregiões de Santa Catarina.

O setor alimentar é o de maior representação entre os setores indústrias catarinenses no que diz respeito ao Valor da Transformação Industrial – VTI representando **20,7%** de todo o VTI do Estado (Fonte IBGE 2015).

### **3.3 A Desintegração da Macro Logística Catarinense**

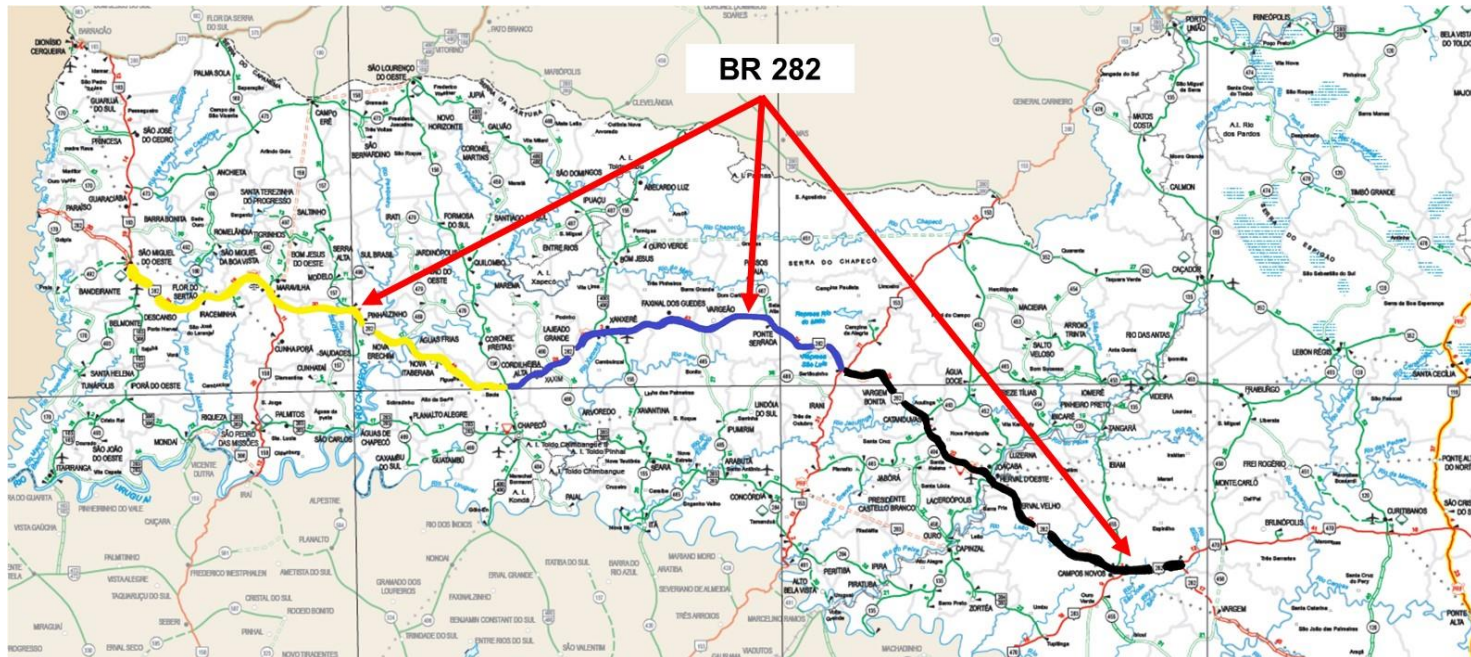
A Rodovia do Frango poderá ter, como consequência, também o enfraquecimento de projetos estruturantes que têm sido postergados por anos e de real interesse para a melhoria da logística catarinense.

Na tentativa de diversificar a matriz, está em andamento, desde o ano de 2001 o projeto do Corredor Ferroviário Catarinense (Leste-Oeste), denominado também como a Ferrovia do Frango. O traçado proposto pelo Governo Federal irá subtrair da análise de viabilidade uma carga de grande potencial consolidada nos eixos catarinenses. Este aspecto também enfraquecerá a Ferrovia Litorânea, que deve ser concebida integrada com o leste – oeste, permitindo a conexão com a malha ferroviária nacional e a disposição do modal ferroviário para todos os portos catarinenses.

Perderá, também, o grande apelo pela ampliação da capacidade da BR 470 no sentido Vale do Itajaí ao Planalto, sendo que a rodovia deverá ocupar posição secundária, ficando restrita à conexão do Vale do Rio Itajaí com o litoral.

A BR 282, conforme figura a seguir, está sendo subdividida em pedaços, como uma colcha de retalhos, na tentativa de inserir o eixo no programa de concessões (figura 8) restaram trechos desintegrados como São Miguel do Oeste – Chapecó, o entroncamento da 153 - Lages e de Lages - Florianópolis. Cabe neste caso uma análise sobre os efeitos nas tarifas de pedágio causados por esta desintegração.

**FIGURA (8) – DESINTEGRAÇÃO DA BR 282(SC)**



### 3.4 - REFLEXOS NA ATIVIDADE PORTUÁRIA CATARINENSE

A movimentação portuária catarinense é destaque na movimentação de contêineres no Brasil. Subtrair dos portos do Estado a movimentação destas cargas representa reflexos negativos no emprego, renda e circulação de rendas dos municípios portuários, assim como sobre a receita tributária do Estado relacionada com a arrecadação de ICMS, nas operações de importação. Sem contar que muitos investimentos públicos e privados foram realizados na última década na implantação de novos complexos, ampliação da capacidade e modernização dos sítios portuários. Se considerarmos Santa Catarina como um porto, acentua ainda mais o destaque do Estado neste tipo de movimentação - conforme a figura (9).

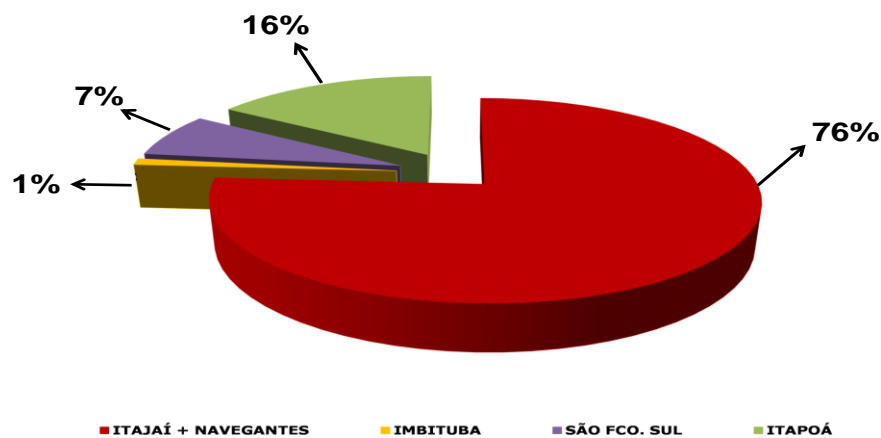
**FIGURA (9) – MOVIMENTAÇÃO DE TEU`S NOS ESTADOS DA FEDERAÇÃO EM 2016**

<b>PORTOS</b>	<b>% TEU`S</b>	<b>% SOBRE O TOTAL DO BR</b>
SANTOS	2.778.016	31,5%
PORTOS DE SANTA CATARINA	1.686.273	19,1%
PARANAGUÁ	724.185	8,2%
RIO GRANDE	705.154	8,0%
OUTROS PORTOS DO BRASIL	2.912.179	33,1%
<b>TOTAL DO BRASIL</b>	<b>8.805.807</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: ANTAQ, Portos de Santa Catarina e Porto de Paranaguá - Elaboração e Compilação FIESC/COI

Em 2012 o Complexo Portuário de Itajaí foi responsável pela movimentação de cerca de 76% (setenta e seis por cento) das exportações catarinenses (figura 10).

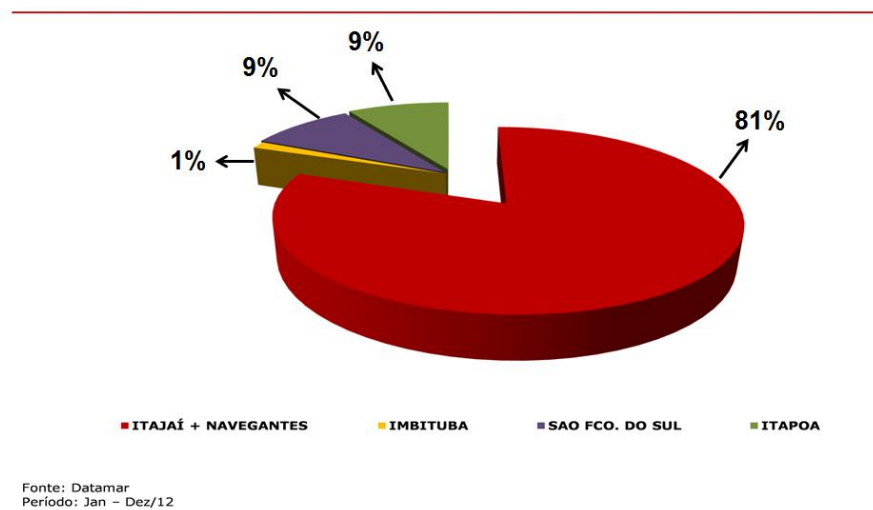
**FIGURA (10) – EXPORTAÇÃO POR MERCADO DE SANTA CATARINA**



Fonte: Datamar  
Período: Jan/2012 a Set/12

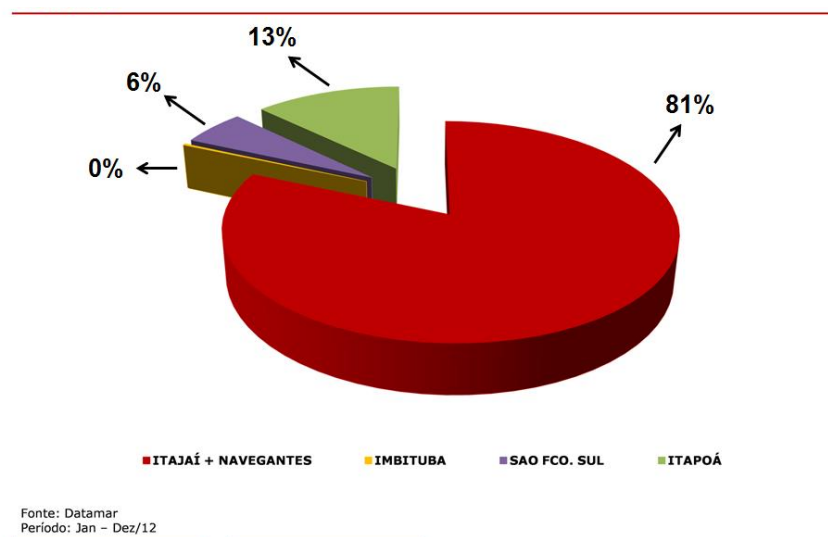
Movimentou 81% (oitenta e um por cento) de importação (figura 11).

**FIGURA (11) – IMPORTAÇÃO POR MERCADO DE SANTA CATARINA**



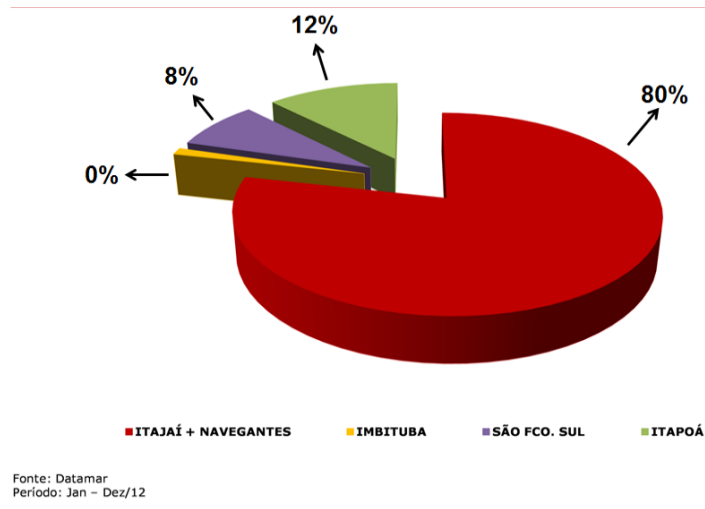
Foi responsável por 81% (oitenta e um por cento) da movimentação de reefer (figura 12). E cabe ressaltar que a carne congelada, proveniente predominantemente do Oeste de Santa Catarina lidera a pauta dos principais produtos exportados pelo Complexo.

**FIGURA (12) – EXPORTAÇÃO POR CONTÊINER REEFER**



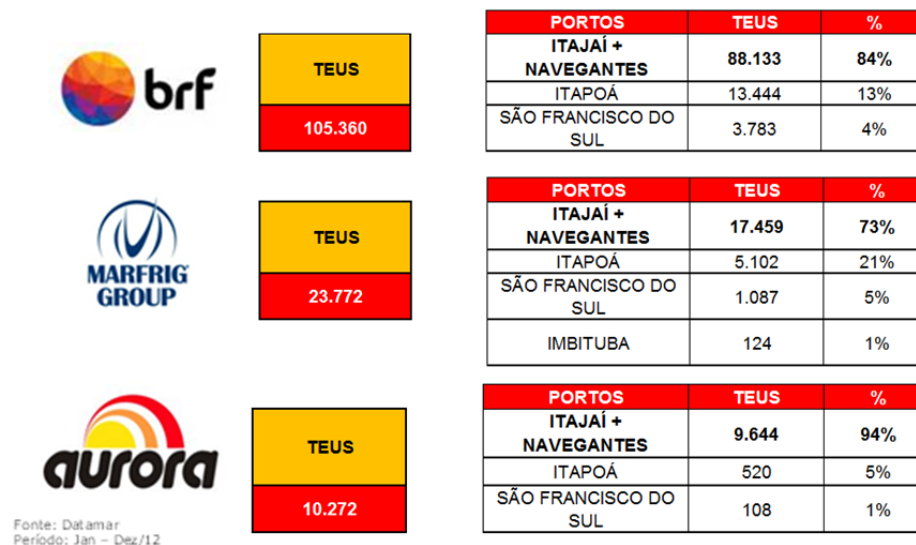
No mesmo ano, o Complexo Portuário do Rio Itajaí concentrava 80% (oitenta por cento) de toda a carga containerizada movimentada pelo Estado de Santa Catarina (figura 13).

**FIGURA (13) – CARGAS CONTEINERIZADAS**



Destacamos ainda que os principais exportadores de carne de frango do Estado possuem plantas localizadas no Oeste de Santa Catarina: BRF, Marfrig Group e Aurora são alguns exemplos. **Estas empresas exportaram cerca de 140.000 (cento e quarenta mil) TEUs em 2012 pelo Estado de Santa Catarina, 80% (oitenta por cento) da carga exportada escoou pelo Complexo Portuário do Rio Itajaí-Açu (figura 14).**

**FIGURA (14) – MOVIMENTAÇÃO DE CONTEINÊRES**



3.3.1 – Efeitos negativos podem ser acentuados se considerarmos toda a infraestrutura disponibilizada e os investimentos ao longo dos anos que foram realizados para que esta movimentação fosse possível, conforme os dados abaixo (DATAMAR/2012), relacionados com o Complexo Portuário de Itajaí.

- Capacidade de estocagem a frio: 160.000 tons estáticas
- Número de tomadas para contêineres reefer: 3.600 unidades
- Capacidade de armazenagem de contêineres (cheios e vazios): 140.000 Teu's
- Capacidade de armazenagem coberta: 465.000 m<sup>2</sup> – em 28 armazéns
- 18 Terminais retro portuários
- 3 Recintos especiais para Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex)
- 8 Terminais de contêineres vazios
- 7 Terminais frigoríficos
- Mais de 150 empresas de Despacho Aduaneiro
- EADI com área de 742 mil m<sup>2</sup> e capacidade para 6 mil contêineres

Como pode ser observado na sequência das figuras (10 a 14), o Porto de Itapoá também apresenta crescente movimento da corrente de comércio do Estado, tanto nas importações quanto nas exportações, inclusive de carga reefer. Da mesma forma os Portos de São Francisco e Imbituba. Pode-se, então, afirmar que o traçado trará implicações, extremamente prejudiciais para a atividade portuária catarinense em geral.

Difícil mensurar os efeitos negativos do deslocamento destas cargas para o Paraná, entretanto cabe destacar alguns aspectos, conforme abaixo discriminado:

- De acordo com levantamento do Jornal o Estado de São Paulo, em 2014, os municípios que mais concentrará atividades geradoras de receita foram cidades portuárias, como Santos (SP), Itajaí (SC) e Paranaguá (PR).

- Itajaí em 2014 obteve uma arrecadação de R\$ 906 milhões, representando 5,30% da arrecadação total de impostos estaduais. Está posicionada entre as cidades de maior arrecadação do Estado, ocupando a 7ª posição. Segundo a Prefeitura Municipal de Itajaí, **as atividades portuárias são responsáveis por 70% da arrecadação do município.**
- A cadeia logística existente para **atender o Complexo Portuário do Itajaí envolve diretamente 24,8 mil trabalhadores.** O número, de janeiro de 2015, é o somatório dos trabalhadores ligados diretamente à atividade portuária. Tomando como base de 3,5 empregos indiretos gerados por cada emprego direto, que soma 86.758 postos de trabalho, o número salta para 111.546, ou seja, **praticamente a metade da população de Itajaí depende direta ou indiretamente da atividade portuária.**
- O Porto de Navegantes aumentou em cinco vezes a movimentação de mercadorias desde 2002. A multiplicação dos empregos quase acompanhou este ritmo. Um estudo da diretoria comercial do Complexo Portuário de Itajaí, de 2003, já estimava que a geração de empregos diretos e indiretos da atividade é de 12 mil trabalhadores.
- O Porto de Itapoá também sofrerá as consequências do direcionamento das cargas para o porto paranaense. De acordo com dados da administração do terminal, o porto gerou 500 empregos diretos em 2012, sendo que 60% dos trabalhadores tem origem na própria cidade. Foram estimados também 2.000 empregos indiretos. O referido porto no mesmo ano contribuiu com R\$ 2,5 milhões em relação à receita municipal de ISS.
- Outro aspecto importante para considerar em termos de perdas, e que deveria ser levantado é o impacto da diminuição da receita estadual na arrecadação ICMS gerado nas importações, que é bastante significativo.

#### **4. O PEDÁGIO E A ARRECADAÇÃO DOS MUNICÍPIOS**

Cabe ainda considerar que o traçado, como proposto, irá propiciar aos municípios paranaenses, em detrimento dos catarinenses, a arrecadação do ISS proveniente do pedágio. O repasse proveniente do Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza (ISS-QN), de acordo com o relatório anual de 2016, da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias, no ano, **881** municípios receberam em conjunto cerca de **R\$ 800 milhões** relacionados com a tributação do pedágio.

A alíquota do imposto é definida por legislação municipal e o repasse é feito proporcionalmente à extensão das rodovias sob concessão que atravessam cada cidade. Como não se trata de uma receita vinculada que deve ser aplicada em determinadas áreas conforme previsão em Lei, as prefeituras podem empenhar a verba recebida em qualquer área como saúde, segurança, educação ou infraestrutura urbana.



## 5 – CONCLUSÃO E CONSIDERAÇÕES FINAIS

- Esforços devem ser dirigidos para a suspensão da proposta do Governo Federal do eixo em questão, uma vez que, de acordo com os dados apresentados, a sua implantação trará efeitos socioeconômicos negativos para o Estado de Santa Catarina.
- Sugerimos a construção de um projeto de Lei que incorpore no processo de consultas públicas, anteriormente ao rito da audiência aberta, oportunidade para discussão eminentemente técnica, com a participação de representantes com conhecimento da realidade logística local. Exemplificando: Polícia Rodoviária Federal e Estadual, Federações de Transporte local, Federações das Indústrias, Conselhos e Associações de Classe de Engenheiros, técnicos dos departamentos de infraestrutura dos Estados, etc.

Reconhecendo a importância do rito das audiências públicas em promover a discussão de todos os setores da sociedade na construção de obras de infraestrutura, que deve ser mantido, porém, entendemos que, na prática, questões de ordem técnicas importantes e relacionadas com compreensão das realidades regionais se dissipam, em função da heterogeneidade da participação.

- Como alternativa sugere-se avaliar a concessão que contemplasse a BR163 (SC-PR), na altura de Cascavel até o trevo da BR282 (SC), e deste local, via 282, seguindo até o entroncamento com a BR470, seguindo então via 470, até o Município de Navegantes - SC. Esta possibilidade certamente resultaria em uma alternativa viável além de garantir a eficiência da cadeia de suprimento e distribuição da indústria localizada no Oeste e em todo o Estado.
- A situação apresentada reforça a necessidade de haver posicionamento técnico e consistente para estas questões e reforça a sugestão da FIESC para centralizar na Secretaria de Planejamento do Estado o planejamento sistêmico e integrado da logística catarinense, com a instituição de Comitê composto por integrantes dos setores público e privado, visando consolidar uma política de transporte e um banco de projetos, com a definição de prioridades. Esta medida é importante, também, no sentido de acompanhar e monitorar a definição de eixos para concessões inseridos nos programas dos Governos Federal e Estadual, assim como na definição dos planos de exploração.