
AGENDA

PORTOS CATARINENSES 2026



Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina
Gilberto Seleme – Presidente

Diretoria de Relações Institucionais e Jurídicas
Carlos José Kurtz - Diretor

Conselho para Assuntos de Transportes e Logística
Maurício Battistella – Presidente

Supervisão e Redação Final
Egídio Antônio Martorano - Executivo do Conselho para Assuntos de Transportes e Logística da FIESC

Edição
Amanda Sobral de Almeida
Jorge Luiz Gayotto de Borba
Marcelo Dorigatti
Mariana Souza da Silva
Nathalia Pires Cubilla
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 de 2026 a 2029.

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

Tais proposições foram baseadas em análises realizadas pela Gerência Executiva de Assuntos de Transporte, Logística e Sustentabilidade da FIESC, das informações obtidas por intermédio das reuniões da **Câmara para Assuntos de Transporte e Logística da FIESC**, 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.

A reforma fiscal em curso consolidará com diferencial competitivo dos estados a variável logística. Considerando a pujante infraestrutura portuária catarinense, cujos incentivos fiscais são fundamentais para a movimentação destacada, é fundamental garantir a competitividade dos nossos postos. Portanto, se não melhorarmos os acessos marítimos e terrestres e a logística destes complexos, iremos comprometer substancialmente a competitividade da indústria e do Estado de Santa Catarina. Os dados elencados na página a seguir demonstram a importância estratégica dos nossos portos para a economia catarinense, e para a geração de renda, emprego, tributos e circulação da economia.

Por isto, 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, o desenvolvimento socioeconômico e maior inserção do Estado de Santa Catarina no comércio internacional.

Gilberto Seleme
Presidente do Sistema FIESC

Considerando que:

- a) Os Portos Catarinenses são responsáveis pela geração de cerca de R\$ 5,3 bilhões em ICMS (fonte: Sefaz-SC), R\$ 51,1 milhões em ISS (fonte: Portos de Santa Catarina), pela geração de mais de 22,1 mil Empregos Diretos e Indiretos (Fonte: MTE-Rais-2024);
- b) Se considerarmos que cada contêiner movimentado gera uma receita estimada de R\$ 1,6 mil em toda a cadeia logística, e que de acordo com dados da ANTAQ, no período entre 2010 e 2024 foram movimentados 27,8 milhões TEUs em Santa Catarina, o impacto na economia estadual foi de R\$ 44,5 bilhões, no período;
- c) O Estado, por intermédio dos Portos de Imbituba, Itajaí, São Francisco do Sul, Navegantes e Itapoá movimentou, em 2024, aproximadamente 2,6 milhões de TEUS – 62,7 milhões de toneladas, sendo que no mesmo ano o Portonave e o Porto Itapoá, ocuparam **a terceira e a quarta posição no ranking de movimentação de contêineres dos portos brasileiros, respectivamente, representando 18,4% do total movimentado no País;**
- d) Os Portos Catarinenses juntos movimentaram cerca de 62,7 milhões de toneladas em 2024, superando o Porto de Paranaguá (59,3 milhões de toneladas). Dados Antaq-2024);
- e) Santa Catarina, em 2024, obteve uma corrente de comércio de US\$ FOB 45,4 bilhões, representando a 4ª posição no ranking dos Estados do Brasil, participando com cerca de 8% do total da corrente de comércio brasileira (dados do Ministério da Economia 2024);
- f) O constante aumento 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 e 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 2026, conforme o que se segue:

AGENDA PORTOS



CATARINENSES

2026

PLANEJAMENTO

O PLANO ESTADUAL DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA - PELT

Acompanhar e contribuir para a construção do Plano Estadual de Logística e Transporte - PELT, contratado pelo Governo do Estado, e em execução pela empresa Infra SA e garantir que os seguintes aspectos expressos no livro publicado em 2019: **“Proposta Para Inserção de Santa Catarina no Contexto Logístico Nacional”**:

- **Incorporar as características do arranjo produtivo catarinense, a carga industrial e o conceito de intermodalidade, considerando** a malha de transporte atual e futura, a infraestrutura portuária e indicar o potencial para diversificação da matriz: Conforme sugestão da FIESC expressa no livro publicado em 2019: **“Proposta Para Inserção de Santa Catarina no Contexto Logístico Nacional”**;
- Considerar **a realização de estudo de viabilidade de um sistema intermodal**
- **Mapear centros concentradores de carga**, de acordo com as cadeias logísticas de suprimento e distribuição da produção catarinense, definindo a distribuição espacial de centros integrados de logística, ao longo do território, que permitam ganhos de escala, eficiência nos transbordos operações intermodais. No contexto, e considerando a interiorização aduaneira, mapear sítios com potencial para abrigar recintos alfandegados que operem regimes aduaneiros, e que permitam ganhos na eficiência logística. Quando viáveis, estes poderiam estar integrados aos centros logísticos acima mencionados.
- **Avaliar o potencial de integração estratégica e intermodal de Santa Catarina** e definir corredores logísticos no âmbito dos mercados doméstico e internacional, sob a ótica tanto do suprimento quanto para a distribuição.
- Especial atenção deve ser dirigida para Argentina pela condição de país fronteiriço, assim como as conexões com outros países do MERCOSUL.
- **A Cabotagem:** em concepção intermodal, definir corredores logísticos incorporando a cabotagem, assim como avaliar e propor ajustes dos terminais portuários para maior eficiência e fluidez destas operações. Também vincular o modal com os centros de logística integrada.
- **Servir de referência para o projeto do Complexo Ferroviário Intermodal Catarinense**, considerando o potencial dos estados vizinhos para plano conjunto, incorporando a Malha Sul sendo que o complexo deve estar interligado com toda a malha de transporte estadual e nacional, assim como conectado com os centros de logística integrada. No contexto se faz necessário **reavaliar e não apoiar a renovação ou extensão da concessão da Rumo da**

malha Sul. O Plano deve considerar a possibilidade de construir um projeto do Complexo Ferroviário do Sul do Brasil, **considerando além da carga de produtos primários a movimentação de carga geral e contêineres e o acesso aos portos. Importante prever uma ligação da Ferrovia Teresa Cristina – FTC com a malha nacional.**

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 do Sul, 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	
PARANAGUÁ	2º	
COMPLEXO ITAJAÍ	3º	Não possui!
ITAPOÁ	4º	Não possui!
DP WORD SANTOS	5º	
RIO DE JANEIRO	6º	
RIO GRANDE	7º	
SUAPE	8º	
CHIBATÃO	9º	HIDROVIA
PECÉM	10º	

Fontes: Portos SC e ANTAQ 2024 – 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 Iorque - EUA	
Los Angeles - EUA	
Valência - Espanha	
Roterdã - Holanda	
Hamburgo - Alemanha	
Barcelona - Espanha	
Le Havre - França	
Valparaiso - Chile	

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

INVESTIMENTOS

ACESSOS MARÍTIMOS

1. **Manter atualizados os planos de desenvolvimento e zoneamento dos portos – PDZ.**
2. **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.**
3. **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)**

- 2ª etapa da Bacia de Evolução: Governo Federal – com investimentos de R\$ 325 milhões para as obras, atendendo navios de 400 metros de comprimento e 65 metros de boca.
- Atualização e adequação de levantamentos hidrográficos e projeto executivo para dragagem do canal a montante do porto de Itajaí com estudo financeiro da manutenção e execução, investimento previsto de R\$ 820 mil.
- Licitação definitiva da concessão das obras de dragagem sequente o fim do contrato emergencial com a empresa Van Oord, findado em 15 de dezembro de 2024.
- Remoção do casco soçobrado do Navio Pallas, para viabilização da manobra dos navios de LOA 366m, ainda que com limitação de calado.
- Antecipação dos investimentos previstos para o sistema aquaviário nos estudos para a concessão do Porto de Itajaí.

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

- Dragagem de aprofundamento do canal externo 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\$ 290 milhões.
- Projeto de aprofundamento do canal interno, dársena e bacia de evolução para 16 metros, com valor de investimentos estimados na ordem de R\$ 78,4 milhões. **É necessário dar celeridade para emissão do licenciamento para a curva do canal externo, que se encontra em sua última fase junto ao órgão ambiental.**

- Derrocagem dos berços 101 e 201, no valor estimado de R\$ 22 milhões.
- Dragagem do canal interno e derrocagem Laje do Barata, localizada entre o canal de acesso interno e a bacia de evolução e que ambas as formações rochosas limitam a operação de navios de maior porte. Investimentos estimados em R\$ 30 milhões.
- **Porto de Imbituba**
 - Recuperação estrutural e ampliação dos molhes de abrigo: valor total estimado de R\$ 100 milhões.
- **Porto de Laguna (Porto pesqueiro, não exige o calado para o navio tipo estabelecido)**
 - Elaboração de projeto básico de derrocagem dos molhes no acesso ao Porto de Laguna. Investimentos estimados em R\$ 1,8 milhão.
 - Elaboração de projeto executivo de dragagem do canal de navegação ao Porto de Laguna. Investimentos estimados em R\$ 2 milhões.

RETRO ÁREAS

4. **Criar condições físicas (berços e retro áreas) e operacionais para atender os navios definidos na proposição anterior, com eficiência e produtividade no âmbito global:**
 - **Complexo Portuário do Rio Itajaí (Portos de Itajaí e Navegantes)**
 - Ampliação de retroárea do Porto, atualizando o valor do m² na região, porém reduzindo a área a ser ainda adquirida, já que a Superintendência do Porto de Itajaí já efetuou com recursos próprios a aquisição de uma parte da área: valor do investimento R\$ 400 milhões de reais.
 - Obras de ampliação da área primária (RAC e entorno), investimento previsto R\$ 15 milhões.
 - Readequação das subestações de energia e iluminação, investimento previsto R\$ 250 mil.
 - Aquisição e instalação de novo scanner, investimento previsto R\$ 18 milhões.
 - Implantação do sistema Smartporto, investimento previsto R\$ 20 milhões.
 - Modernização do controle dos gates, investimento previsto R\$ 20 milhões.

- Implantação do VTMS — Vessel Traffic Management Information System, investimento previsto R\$ 35 milhões.
- Expansão das áreas operacionais, ajustes de infraestrutura e adequações necessárias para ampliação da capacidade da JBS Terminais, valor do investimento R\$ 15 milhões de reais.

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

- Aquisição de equipamentos, no valor estimado de R\$ 600 mil.
- Investimentos em inovação tecnológica, no valor estimado de R\$ 220 mil.
- Recuperação do bloco M4-berço 201, no valor estimado de R\$ 23 milhões.
- Modernização do Sistema de Prevenção Contra Incêndio, no valor estimado de R\$ 2 milhões.
- Aquisição e atualização de equipamentos terrestres (balança de fluxo), no valor estimado de R\$ 3,2 milhões.
- Estudo de Viabilidade Técnica e Ambiental para a expansão do berço 101, no valor estimado de R\$ 850 mil.
- Projeto e implantação do sistema de exaustão no Corredor de Exportação, no valor estimado de R\$ 9,8 milhões.
- Melhoria das instalações elétricas do Terminal Graneleiro, no valor estimado de R\$ 14,2 milhões.
- Aquisição de equipamentos - troca da galeria da Correia, no valor estimado de R\$ 2,7 milhões.
- Construção de uma escada em atendimento a NR12, no valor estimado de R\$ 500 mil.
- Reforma do Shiploader, no valor estimado de R\$ 9,5 milhões.

➤ **Porto de Imbituba**

- Recuperação estrutural do cais III: valor total estimado em R\$ 95 milhões.
- Projeto e execução da portaria IV e vias de acesso: valor total estimado em R\$ 700 mil.
- Aquisição de balanças automáticas: valor total estimado em R\$ 2,5 milhões.
- Projeto e execução operação costado cais II: valor total estimado em R\$ 60 milhões.

- Execução de Dolfim no cais II: valor total estimado em R\$ 3,5 milhões.
- Recuperação estrutural cais IV: valor total estimado em R\$ 4 milhões.
- Execução de derrocagem no cais I: valor total estimado em R\$ 11 milhões.
- Execução de derrocagem no cais III: valor total estimado em R\$ 8,0 milhões.
- Projeto e execução da recuperação do cais I e II: valor total estimado em R\$ 20 milhões.
- Dragagem de aprofundamento: Valor estimado: R\$ 25 milhões.
- Terminal de grãos agrícolas com esteiras e Shiploader: Valor estimado: R\$ 160 milhões.
- Ampliação do terminal de fertilizantes e granéis agrícolas: Valor estimado: R\$ 210 milhões.
- Terminal de granéis minerais – IMBB06: Valor estimado: R\$ 100 milhões.
- Recuperação estrutural do acesso sul do Porto de Imbituba: Valor estimado: R\$ 16 milhões
- Recuperação das vias de acesso externa ao Porto: Valor estimado: R\$ 12 milhões.

ACESSOS TERRESTRES

5. Ampliar, restaurar e manter os acessos terrestres, visando à maior segurança e eficiência no tráfego de veículos de carga, destinados aos portos:

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

- 2ª Etapa da Via Expressa Portuária: valor total estimado em R\$ 130 milhões.
- Avaliar a incorporação da via expressa portuária na extensão ou renovação da concessão do trecho norte da BR101.
- Autorizar via ANTT a realização de EVTEA por intermédio da ARTERIS para incorporação da via expressa portuária na concessão do trecho norte da BR101.
- Conclusão da Duplicação da BR 470, lotes 1, 2, 3 e 4: valor total estimado em R\$ 330,3 milhões.

- Desenvolvimento de Projeto e Implantação da expansão da BR-101/SC com a construção da 3ª faixa - **sem projeto, rodovia concedida, demanda renegociação e reequilíbrio**: Valor a definir.
 - Desenvolvimento do Projeto e Implantação de Rodovia Estadual paralela à BR-101/SC - **sem orçamento previsto para estudo/implantação**: valor a definir.
 - Estudo de viabilidade para ligação ferroviária.
 - Aquisição de sistema de monitoramento rodoviário, investimento previsto R\$ 20 milhões.
- **Complexo Portuário da Baía da Babitonga (Portos de São Francisco do Sul e Itapoá)**
- Duplicação de toda SC 416: valor total estimado em R\$ 625 milhões.
 - Complementação da SC 417: valor total estimado em R\$ 80 milhões.
 - Contorno Ferroviário de Joinville: valor total estimado em R\$ 151,5 milhões.
 - Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul: valor total estimado em R\$ 152,1 milhões.
 - Contorno Ferroviário de Jaraguá do Sul: valor total estimado em R\$ 8594 milhões.
 - Ramal ferroviário Itapoá – cerca de 110km de ferrovia ligando Itapoá à Malha Sul na região oeste de Joinville e seguindo para Aruaquari, onde se ligaria à futura Ferrovia Litorânea. Valor estimado em R\$ 2 bilhões.
 - Projeto do acesso Rodo-Ferroviário (Pera) ao Porto de São Francisco do Sul: valor total estimado em R\$ 27,2 milhões.
 - Conclusão da Duplicação da BR 280, lotes 1, 2.1 e 2.2: valor total estimado em R\$ 617,7 milhões.
 - Duplicação de 5 km da estrada municipal José Alves: valor estimado em R\$ 50 milhões.
 - Melhoria do acesso rodoviário ao Porto de São Francisco do Sul: valor estimado em R\$ 12,6 milhões.
 - Modernização do perfil da linha férrea para o TR 45, no valor estimado de R\$ 2,5 milhões.
 - Por intermédio da ANTT autorizar a concessionária a realizar o EVTEA para incorporar o acesso ao Porto de Itapoá na concessão da BR101/Norte (SC).
 - Prolongamento da rodovia BR 280 até o Porto Brasil Sul. Elaboração dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental – EVTEA e obra, para prolongamento da rodovia no valor estimado total: R\$ 150 milhões.

➤ **Porto de Imbituba**

- Primeira e segunda fase da duplicação do acesso norte (BR 101 ao Porto): valor estimado de R\$ 51 milhões.

➤ **Demais investimentos do Governo Estadual:**

- Estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA) do transporte aquaviário na Baía da Babitonga, valor estimado total: R\$ 2,05 milhões.
- Projeto de decreto executivo para delegação de transporte aquaviário intermunicipal aos municípios valor estimado total: R\$ 2,2 milhões.
- Concessão da ZPE de Imbituba, valor estimado total: R\$ 66 milhões.

POLÍTICA E GESTÃO

URGENTE

ADEQUAÇÃO DO COMPLEXO PORTUÁRIO CATARINESE

- **Complexo Portuário de Itajaí:** Mobilizar e sensibilizar o Governo Federal, por intermédio da Secretaria de Portos para dar celeridade no processo de concessão para dragagem de manutenção dos parâmetros mínimos de navegação e de aprofundamento, assim como realizar ajustes na da Bacia de Evolução, no Rio Itajaí-Açu; do arrendamento definitivo do Porto de Itajaí; e monitorar a criação da futura Companhia Docas de Santa Catarina;
- **Complexo Portuário da Baía da Babitonga:** Garantir o bom andamento das obras, cujos investimentos serão provenientes de participação pública e privada PPP, consolidada pelo Governo Estadual, para a dragagem de aprofundamento do canal externo para 16 metros e retificação de uma curva, no canal de acesso da referida baía.

ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA

- **Adotar modelos de administração portuária autônoma, com governança corporativa,** gerida por técnicos responsáveis pelos resultados e desempenho e sem ingerência política.

Além destes aspectos destacamos:

1. Estimular permanentemente a participação da iniciativa privada na gestão e nos investimentos que promovam aumento da capacidade e de produtividade na atividade Portuária.
2. Estimular a concessão ou PPP para dragagem dos portos catarinenses, devendo abranger, no mínimo, as seguintes atividades:
 - Dragagens de manutenção e aprofundamento do canal, bacias de evolução e berços de atracação;
 - Batimetrias e homologação das profundidades junto às autoridades competentes;
 - Serviço de rebocadores;
 - Monitoramento ambiental e remediação;
 - Atendimento de emergências;
 - Sinalização e balizamento; e
 - Vessel traffic management information system - sistema de informação e gerenciamento do tráfego de embarcações (VTMS).

Nesse cenário, o poder público fiscalizaria o serviço, verificando se as metas estabelecidas estão sendo atingidas.

3. Estimular investimentos e adotar ações integradas para a adaptação da infraestrutura portuária catarinense para atender as metas de descarbonização do setor, conforme estabelecido pela Organização Marítima Internacional – OMI.
4. 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.
5. Questão estratégica: é necessário garantir o quadro adequado de pessoal, com o devido conhecimento técnico, e intensificar o uso de tecnologia da informação na ANTAQ. Também o órgão regulador deve ter total independência perante os agentes econômicos exploradores da atividade regulada.
6. 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.
7. Avaliar o contingente atual dos órgãos intervenientes e auxiliares e realizar mobilização para garantir o adequado para a eficiência dos processos aduaneiros. Com urgência é necessário aumentar o contingente do Ministério da Agricultura e Pecuária – MAPA, de acordo com a demanda – segundo levantamentos do próprio órgão são necessários 25 Auditores Fiscais Agropecuários para compor o quadro efetivo em Santa Catarina. Para o concurso em andamento em 2024 estão previstas apenas 7 vagas para o Estado.
8. 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.

9. Movimento de Greves e Operação padrão: Cumprir o previsto em Lei de que os serviços essenciais não poderão ser interrompidos completamente, mantendo-se um número mínimo de servidores no desempenho de suas atividades regulares.
10. *Qualificar intensivamente e adequar o contingente de trabalhadores necessários à atividade portuária.
11. *Dar liberdade de contratação de trabalhadores e de serviços para instalações portuárias dentro e fora do porto organizado.
12. Revisar o atual modelo de serviço de praticagem visando a competitividade e eficiência, considerando inclusive a navegação de barcaças e a cabotagem.
13. Destinar os recursos arrecadados pelas tarifas portuárias, para investimentos no próprio porto.
14. Investir na sinalização marítima para melhores condições para "operação 24 horas", em condições climáticas adversas, de navio definido no item 6 e em sistema de gestão operacional para a racionalização e controle do tráfego marítimo (VTMS).
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. Descentralizar os processos de licenciamento ambiental - aparelhamento e valorização dos órgãos estaduais de meio ambiente (Pacto Federativo).
17. Ampliar a oferta de linhas de navegação para os portos catarinenses.
18. Ampliar e modernizar a frota de rebocadores dos navios.

Observação: Os itens marcados com * 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", e da publicação da FIESC "Proposta para Inserção de Santa Catarina no Contexto Logístico Nacional".

AS SITUAÇÕES ADVERSAS (PORTOS)

Desde Outubro de 2023 se entendendo até o final de 2024, foram apresentados, de forma intercalada, eventos como as chuvas intensas, secas, neblina, inundações no Rio Grande do Sul, o fechamento do canal da Barra do Rio Itajaí – Açú, seca severa no Norte e impedimento de navegação até Manaus, o conflito no Mar Vermelho impactando no valor do frete internacional, dificuldades no Canal do Panamá, a paralisação das operações no Porto de Itajaí, as obras de ampliação nos Portos de Navegantes e Itapoá, as operações padrões e greves de órgãos intervenientes e auxiliares, inclusive na costa americana e interrupções no serviço de dragagem canal de acesso do Porto Itajaí e Navegantes.

A logística portuária global é muito sensível a estes eventos que geram distorções em cascata, como o aumento do frete, além de efeitos como: dificuldades com a falta de espaço em função da intensiva ocupação das áreas portuárias, não cumprimento da escala (armadores), gerando ao usuário o aumento substancial do frete, cobranças de

taxas milionárias de sobre - estadia e armazenagem e as consequentes dificuldades no cumprimento dos contratos internacionais de compra e venda.

Mesmo ciente de que são problemas estruturais e de difícil solução, a FIESC realizou várias reuniões com a presença dos atores da cadeia, incluindo os portos, órgãos intervenientes e auxiliares, armadores e agência reguladora, com o objetivo de elencar algumas medidas pontuais que possam amenizar os efeitos negativos destes eventos para a indústria.

ORIENTAÇÕES À INDÚSTRIA NAS SITUAÇÕES ADVERSAS

1 – Taxas de sobre estadia e armazenagem indevidas:

- **A Responsabilidade:** De acordo com análise jurídica da FIESC, as empresas não podem ser oneradas por atrasos e contratemplos que não são de sua responsabilidade, ou alheios a sua vontade. Importante que seja comprovada por intermédio de documentação a responsabilidade de terceiros para evitar estes custos adicionais. Importante ressaltar que estas cobranças não poderão ser maiores do que o valor da carga.
- **Questão estratégica:** é necessário garantir o quadro adequado de pessoal, com o devido conhecimento técnico, e intensificar o uso de tecnologia da informação na ANTAQ. Também o órgão regulador deve ter total independência perante os agentes econômicos exploradores da atividade regulada.
- **O apoio da Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ:** Para denúncias a Agência disponibiliza um canal por intermédio de uma ouvidoria no link:

https://www.gov.br/antag/pt-br/canais_atendimento/ouvidoria

Para o andamento adequado da denúncia é necessário reunir os seguintes documentos:

- 1) **Petição com a narrativa dos fatos; Pedido de providências da ANTAQ;**
- 2) **Reserva de praça;**
- 3) **BL/Conhecimento de embarque master e house;**
- 4) **Faturas das cobranças efetuadas;**
- 5) **Rastreo das unidades;**
- 6) **Extrato de movimentação do contêiner no depósito;**
- 7) **Se exportação: extrato da DU-E ou Se importação: extrato da DI ou DUIMP.**

- **A Negociação:** É aconselhável, antes de qualquer medida, seja judicial ou direcionamento para a Agência, que se procure uma negociação com o terminal ou armador dos valores que forem considerados indevidos.

2 – Gestão das operações:

- a) **Cadastro como Operador Econômico Autorizado OEA:** O Importador ou exportador pode se cadastrar como OEA, conforme determinado nos artigos 9º a 13 da Instrução Normativa RFB nº 1985/2020, o que permite vários benefícios para a facilitação dos procedimentos aduaneiros, tanto no país, quanto no exterior.

A adesão ao Programa OEA tem caráter voluntário e deverá ser solicitada pelo interveniente no Sistema OEA, disponível no Pucomex, no endereço eletrônico portalunico.siscomex.gov.br. Este procedimento certifica que **a empresa é confiável e de baixo risco, acelerando as operações de importação e exportação;**

- b) Considerar diferentes cenários e trabalhar com mais de um armador, porto ou terminal para enfrentar estas situações;
- c) Adotar critérios rigorosos na contratação de Agente de Cargas e Despachantes Aduaneiros. Acompanhar e monitorar a operação, sempre solicitando recibos e reunindo a documentação necessária para imprevistos;
- d) Quando possível utilizar as zonas secundárias para o desembarço aduaneiro, evitando o uso intensivo das zonas primárias.

3 – Medidas Gerais:

Cientes de que a questão estrutural é essencial para evitar as dificuldades pontuais na logística portuária, por isto reiteramos a importância dos investimentos nos acessos terrestres e marítimos e na ampliação da infraestrutura portuária, além do uso intensivo da tecnologia, entre outros. Abaixo elencamos algumas variáveis que devem ser consideradas.

- a) **Investimentos em Infraestrutura:** necessários para expansão das áreas portuárias e adaptação dos acessos portuários para os navios de maiores dimensões, além das demandas, elencadas na Agenda para a Infraestrutura de Transporte e a Logística Catarinense - matriz investimentos (capítulo 2);
- b) **Avaliar o contingente atual dos órgãos intervenientes e auxiliares** e realizar mobilização para garantir o adequado para a eficiência dos processos aduaneiros. Com urgência é necessário aumentar o contingente do Ministério da Agricultura e Pecuária – MAPA, de acordo com a demanda – segundo levantamentos do próprio órgão são necessários 25 Auditores Fiscais Agropecuários para compor o quadro efetivo em Santa Catarina. Para o concurso em andamento em 2024 estão previstas apenas 7 vagas para o Estado.
- c) **Implementar o Port Community System (PCS):** O objetivo do PCS é reduzir o tempo e o custo das operações de importação e exportação e com isso melhorar a eficiência dos portos.
De acordo com o Ministério dos Portos e Aeroportos, o PCS "*é uma plataforma eletrônica que reúne e integra as informações e sistemas dos envolvidos com o comércio marítimo: importadores, exportadores, portos, órgãos fiscalizadores, agentes marítimos, armadores, operador e terminais portuários, Autoridade Portuária, entre outros. Permite a integração de dados em um software centralizado (seja público ou privado); rastreamento de alta qualidade, que permite a localização das cargas no porto; a gestão dos meios de transporte*". Segundo informações, a Autoridade Portuária de Itajaí desencadeou um processo para implementação desta ferramenta, portanto se faz necessário que seja dada a devida celeridade e a continuidade a esta ação.

Uma alternativa a ser avaliada é incorporar ao "Porto sem Papel", além do que está previsto, as informações relacionadas com todos os atores da cadeia do transporte marítimo, conforme objetivo do PCS acima, permitindo assim a previsibilidade necessária.

- d) **Greves – Portos Serviços Essenciais:** As operações padrão e greves dos órgãos intervenientes e auxiliares do comércio exterior tem sido constante. Estes movimentos geram graves distorções nas operações portuárias comprometendo a competitividade do país e do Estado de Santa Catarina. É estratégico para a maior inserção do Brasil no Comércio internacional que seja considerada a regulamentação. De acordo com a Confederação Nacional da Indústria – CNI, **o Art. 10, inciso XV da Lei de Greve (nº 7.783/1989) classifica as atividades portuárias como atividade essencial, modificação feita em 2020;**
- e) **O Acordo de Facilitação de Comércio (2013):** Também importante colocar em prática este acordo que segundo o Ministério da Fazenda, foi adotado na IX Conferência Ministerial da Organização Mundial do Comércio, realizada em Bali, Indonésia, em dezembro de 2013. O Acordo prevê uma série medidas que visam reformar os procedimentos aduaneiros, contemplando medidas para modernizar a administração aduaneira e simplificar e agilizar os procedimentos de comércio exterior;
- f) **Criar Vara Especializada para Questões Jurídicas Relativas ao Setor Aduaneiro Marítimo e Portuário:** Pelo destaque catarinense no âmbito nacional, e os volumes crescentes da movimentação de cargas, esta medida é estratégica para permitir um ambiente jurídico adequado para a celeridade na resolução de conflitos.



FIESC *Federação das
Indústrias do Estado
de Santa Catarina*