

---

AGENDA  
**PORTOS**  
**CATARINENSES**  
2021





***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***

*Marcelo Dorigatti*

*Pablo Setubal*

*Samuel Becker*

# 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 2021 a 2024.

***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 na análise das informações obtidas por intermédio das reuniões da **Conselho Estratégico para a Infraestrutura de Transporte e a Logística Catarinense** e 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.



**MÁRIO CEZAR DE AGUIAR**  
Presidente da FIESC

**Considerando que:**

- a) Santa Catarina, em 2019, obteve uma corrente de comércio de US\$ FOB 25,9 bilhões, representando a 6º posição no ranking dos Estados do Brasil, participando com 6,5% do total da corrente de comércio brasileira (dados do Ministério da Economia);
  
- b) O Estado, por intermédio dos Portos de Imbituba, Itajaí, São Francisco do Sul, Navegantes e Itapoá movimentou, em 2019, mais de 2,0 milhões de TEUS – 46,9 milhões de toneladas, sendo que no mesmo ano o Complexo Portuário de Itajaí e o Porto de Itapoá, ocuparam **a segunda e a quarta posição no ranking de movimentação de contêineres dos portos brasileiros, respectivamente, representando 19,4% 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 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 2021, conforme o que se segue:

# AGENDA PORTOS CATARINENSES



## 2021

## PLANEJAMENTO

1. Promover o planejamento e investimentos visando a intermodalidade e a eficiência logística, diversificando a matriz de transportes catarinenses.
2. Manter atualizados os planos de desenvolvimento e zoneamento dos portos – PDZ.
3. Prover a conexão de todos os portos catarinense com a malha ferroviária nacional:

De acordo com o item 3 do capítulo 8 da publicação **“Proposta para Inserção de Santa Catarina no Contexto Logístico Nacional”**, abaixo reproduzido:

**“Projetar o Complexo Ferroviário Intermodal Catarinense, constituído das ferrovias: Litorânea (SC), Corredor Ferroviário Leste Oeste (SC) e a ferrovia Norte Sul, assim como as ferrovias em operação (Malha Sul) e trechos desativados com potencial para conexão de curta distância. O complexo deve estar interligado com toda a malha de transporte estadual e nacional, assim como conectado com os centros de logística integrada, conforme proposto no item 1.**

*Considerar a extensão da Ferrovia Litorânea até o Porto de Itapoá, ao norte, assim como até Porto Alegre, no Sul. Esta medida exige a elaboração de um projeto de Lei específico para poder inserir no orçamento da União recursos para o desenvolvimento do mesmo.*

*Avaliar a construção em etapas das ferrovias Litorânea e Corredor Ferroviário Leste-Oeste (SC), de acordo com a maior viabilidade. Avaliar por exemplo a implantação de parte da litorânea desde Itapoá (já considerando a extensão), ou a partir de Imbituba, até a conexão com o Corredor Leste Oeste (SC), em ponto do litoral a ser definido, e de lá até o ponto de conexão com a malha nacional, via Malha Sul ou Norte Sul.*

*Avaliar o potencial para o transporte ferroviário de passageiros na Ferrovia Litorânea (intermodalidade) considerando a expansão urbana do eixo litorâneo. Esta possibilidade pode inclusive contribuir com a viabilidade do complexo proposto.”*

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	
ITAJAÍ	2º	Não possui!
PARANAGUÁ	3º	
ITAPOÁ	4º	Não possui!
RIO GRANDE	5º	
CHIBATÃO	6º	HIDROVIA
SUAPE	7º	
RIO DE JANEIRO	8º	
PECÉM	9º	
SALVADOR	10º	

Fontes: 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

- \*Estimular permanentemente a participação da iniciativa privada na gestão e nos investimentos que promovam aumento da capacidade e de produtividade na atividade Portuária.**
- 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.

## **INVESTIMENTOS**

### **ACESSOS MARÍTIMOS**

6. **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\$ 250 milhões para as obras, atendendo navios de 400 metros de comprimento e 65 metros de boca.

➤ **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\$ 280 milhões.
- Projeto de aprofundamento do canal interno, dársena e bacia de evolução para 16 metros, com valor de investimentos estimados na ordem de R\$ 70 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 de rocha, junto ao berço 101 e da laje da 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\$ 44 milhões.

➤ **Porto de Imbituba**

- Recuperação e Ampliação do Molhe de Abrigo: valor total estimado de R\$ 40 milhões.

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

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

## *RETRO* **ÁREAS**

**7. 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 da retroárea do Porto Itajaí: ampliar em mais 200 mil m<sup>2</sup>: valor do investimento R\$ 400 milhões de reais.

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

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



### ➤ **Porto de Imbituba**

- Recuperação Estrutural do Cais de Acostagem 03, com ampliação de sua dimensão e capacidade, para proporcionar a recepção de maiores embarcações: valor total estimado em R\$ 65 milhões.
- Projeto e Implantação de Gates com a criação de nova portaria de entrada e automação do fluxo de pesagens e controle de tráfego: valor total estimado em R\$ 15 milhões.
- Adequação das estruturas viárias internas, com remodelamento e anel viário para otimização do fluxo de veículos terrestres: valor total estimado em R\$ 15 milhões.
- Arrendamento Terminal de Granéis Líquidos: valor total estimado em R\$ 40 milhões.
- Modernização dos Terminais de Granéis Agrícolas, com novos armazéns e correias transportadoras: valor total estimado em R\$ 60 milhões.
- Remodelação das redes de alta tensão e iluminação das vias internas, com deslocamento de viação aérea para subterrânea: valor total estimado em R\$ 3 milhões.
- Recuperação de Áreas Disponíveis para Arredamento Futuro, com demolição de edificações ociosas: valor total estimado em R\$ 800 mil.
- Novo Sistema Aduaneiro e de Gestão: valor total estimado em R\$ 1 milhão.

## **ACESSOS TERRESTRES**

- 8. 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 e Navegantes)**

- Via Expressa Portuária (novo projeto executivo e retomada das obras): valor total estimado em R\$ 150 milhões.
- 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\$ 599,1 milhões.

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

- Duplicação da SC 416: valor total estimado em R\$ 70 milhões.
- Complementação da SC 417: valor total estimado em R\$ 20 milhões.
- Contorno Ferroviário de Joinville: valor total estimado em R\$ 408 milhões.
- Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul: valor total estimado em R\$ 225 milhões.
- Contorno Ferroviário de Jaraguá do Sul: valor total estimado em R\$ 184,2 milhões.
- Inclusão de Itapoá/Garuva nos projetos das malhas ferroviárias de SC: valor estimado em R\$ 100 milhões.
- Projeto do acesso Rodo-Ferroviário (Pera) ao Porto de São Francisco do Sul: valor total estimado em R\$ 20 milhões.
- Conclusão da Duplicação da BR 280, lotes 1, 2.1 e 2.2: valor total estimado em R\$ 802,1 milhões.
- Conclusão da Duplicação da BR 470, lotes 1, 2, 3 e 4: valor total estimado em R\$ 599,1 milhões.
- Por intermédio da ANTT autorizar a concessionária a realizar o EVTEA para incorporar o acesso ao Porto de Itapoá na concessão do trecho norte da BR101 (SC).

➤ **Porto de Imbituba**

- Duplicação do Acesso Rodoviário Norte que liga a BR 101 ao Porto de Imbituba: valor total estimado em R\$ 40 milhões.

- Conclusão da obra de pavimentação da BR 285 – Serra da Rocinha.

**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.**

## *POLÍTICA E* **GESTÃO**

9. **\*Adotar modelos de administração portuária autônoma, com governança corporativa, gerida por técnicos responsáveis pelos resultados e desempenho e sem ingerência política.**
10. **Definir e viabilizar a concessão para dragagem dos portos catarinenses, devendo abranger, no mínimo, as seguintes atividades:**
  - a. **Dragagens de manutenção e aprofundamento do canal, bacias de evolução e berços de atracação;**
  - b. **Batimetrias e homologação das profundidades junto às autoridades competentes;**
  - c. **Serviço de rebocadores;**
  - d. **Monitoramento ambiental e remediação;**
  - e. **Atendimento de emergências;**
  - f. **Sinalização e balizamento; e**
  - g. **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.**

11. **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.**

- 12. Destinar os recursos arrecadados pelas tarifas portuárias, para investimentos no próprio porto.**
- 13. 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).**
- 14. Estimular a cabotagem e a diversificação da matriz de transporte catarinense.**

Neste sentido, cabe solicitar apoio ao Fórum Parlamentar Catarinense para apoio ao pacote recém proposto pelo Governo Federal para estímulo ao setor, **o Programa de Incentivo à Cabotagem – BR do Mar.**

No contexto reproduzimos proposta para a cabotagem (planejamento) da publicação da FIESC **“Proposta para Inserção de Santa Catarina no Contexto Logístico Nacional”**, disposto no item 4 do capítulo 8, conforme segue:

*“A Cabotagem: em concepção intermodal, definir corredores logísticos para 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, propostos no item 1.”*

A publicação no seu inteiro teor, apresentando os fundamentos e justificativas técnicas para a proposta apresentada, pode ser acessada no site da FIESC - <http://fiesc.com.br/pt-br/publicacoes-da-camara-para-assuntos-de-transporte-e-logistica>

- 15. 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.**
- 16. 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.**

17. **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.**
18. **\*Qualificar intensivamente e adequar o contingente de trabalhadores necessários à atividade portuária.**
19. **Revisar o atual modelo de serviço de praticagem visando a competitividade e eficiência, considerando inclusive a navegação de barcaças e a cabotagem.**
20. **Descentralizar os processos de licenciamento ambiental - aparelhamento e valorização dos órgãos estaduais de meio ambiente (Pacto Federativo).**
21. **\*Dar liberdade de contratação de trabalhadores e de serviços para instalações portuárias dentro e fora do porto organizado.**
22. **Ampliar a oferta de linhas de navegação para os portos catarinenses.**
23. **Ampliar e modernizar a frota de rebocadores dos navios.**
24. **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 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".**



INDÚSTRIA FORTE É DESENVOLVIMENTO