

**FIESC**

Federação das Indústrias do  
Estado de Santa Catarina

# Contribuições para o **PNL 2035**



**INDÚSTRIA FORTE É DESENVOLVIMENTO**

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

Mario Cezar de Aguiar – Presidente

## **Câmara para Assuntos de Transporte e Logística da FIESC**

Mario Cezar de Aguiar – Presidente

## **Elaboração, Supervisão Técnica e Redação Final**

Egídio Antônio Martorano

## **Equipe Técnica de Apoio**

Samuel Becker

Pablo Setúbal

Marcelo Dorigatti

## **Edição de Arte**

Jaison Henicka

FIESC / GETMS

## **Contribuições**

Eng°. Marcelo Werner Salles – Porto de Itajaí

Eng°. Ricardo Saporiti – Consultor da FIESC

Eng°. Antônio Carlos Bandeira Guimarães Neto – FACISC

Eng°. Benony Schmitz Filho – FTC

Eng°. Robson Sebastyan – PROSUL

---

## **Contato**

[www.fiesc.com.br](http://www.fiesc.com.br)

e-mail: [camara.logistica@fiesc.com.br](mailto:camara.logistica@fiesc.com.br)

Rod. Admar Gonzaga, 2765

Bairro Itacorubi

CEP: 88034-001

Florianópolis – SC

Tel.: + 55 (48) 3231-4302

# SUMÁRIO

<b>APRESENTAÇÃO .....</b>	<b>5</b>
<b>I. COMPLEXO FERROVIÁRIO MULTIMODAL CATARINENSE CONECTADO COM A MALHA SUL, INTEGRANDO O CORREDOR DE CONTÊINERES DO MERCADO INTERNO .....</b>	<b>6</b>
ANEXOS.....	7
1) ATUALIZAÇÃO DOS PROJETOS: ERRO HISTÓRICO .....	7
2) ATUALIZAÇÃO PROJETOS: MUDANÇAS NAS REFERÊNCIAS CONSTRUTIVAS .....	8
3) ASPECTOS DE REGULAÇÃO .....	9
4) UM PROJETO QUE BENEFICIA O BRASIL E A REGIÃO SUL; E A MAIOR E MELHOR INSERÇÃO NACIONAL NO COMÉRCIO INTERNACIONAL .....	9
5) CONTRIBUIÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO CATARINENSE AO PROJETO .....	10
6) CRESCIMENTO TEU's PREVISTO PARA SC .....	12
7) LIGAÇÃO FERROVIAS X PORTOS .....	13
8) CABOTAGEM EM SC .....	14
9) SANTA CATARINA EM RELAÇÃO AO BRASIL .....	14
10) ATIVIDADE INDUSTRIAL CATARINENSE .....	16
11) EVTEA FERROVIAS CATARINENSES .....	17
12) IMPACTO SOCIOECONÔMICO DOS PORTOS DE SC .....	18
<b>II. CORREDOR LOGÍSTICO RODOVIÁRIO INTERMODAL LESTE-OESTE DE SC .....</b>	<b>20</b>
ANEXOS.....	21
1) O "CORREDOR LOGÍSTICO NATURAL CENTRAL CATARINENSE" .....	21
2) ANÁLISE DAS IMPLICAÇÕES PARA SANTA CATARINA DO TRAÇADO PROPOSTO PELO GOVERNO FEDERAL PARA A CONCESSÃO DAS RODOVIAS BR'S 282(SC), 153(SC)(PR)/476(PR) NO TRECHO CHAPECÓ/SC ATÉ LAPA/PR .....	22
3) CORREDORES RODOVIÁRIOS ESTRATÉGICOS DE SANTA CATARINA .....	22
<b>III. CORREDOR LOGÍSTICO RODOVIÁRIO INTERMODAL NORTE DE SC .....</b>	<b>23</b>
ANEXOS.....	25
1) CORREDOR LOGÍSTICO RODOVIÁRIO INTERMODAL NORTE DE SC .....	25
2) CORREDORES RODOVIÁRIOS ESTRATÉGICOS DE SANTA CATARINA .....	25
<b>IV. CORREDOR LOGÍSTICO RODOVIÁRIO INTERMODAL SUL DE SC .....</b>	<b>26</b>
ANEXOS.....	27
1) CORREDOR LOGÍSTICO RODOVIÁRIO INTERMODAL SUL DE SC .....	27
2) CORREDORES RODOVIÁRIOS ESTRATÉGICOS DE SANTA CATARINA .....	27

<b>IV. CORREDOR LOGÍSTICO RODOVIÁRIO INTERMODAL LITORAL DE SANTA CATARINA – BR 101/SC .....</b>	<b>28</b>
TRECHO NORTE – ARTERIS LITORAL SUL.....	28
EM TODA A EXTENSÃO .....	29
<b>VI. CORREDOR LOGÍSTICO RODOVIÁRIO INTERMODAL NORTE-SUL DE SC.....</b>	<b>30</b>
ANEXOS.....	31
1) CORREDOR LOGÍSTICO RODOVIÁRIO INTERMODAL NORTE-SUL CATARINENSE .....	31
2) CORREDORES RODOVIÁRIOS ESTRATÉGICOS DE SANTA CATARINA .....	31
<b>VII. CORREDOR LOGÍSTICO RODOVIÁRIO BR 282 – TRECHO LAGES À FLORIANÓPOLIS.....</b>	<b>32</b>
ANEXOS.....	33
1) CORREDOR LOGÍSTICO RODOVIÁRIO BR 282 + SEGURA E EFICIENTE ...	33
2) ESTUDO BR 282 + SEGURA E EFICIENTE.....	33
3) CORREDORES RODOVIÁRIOS ESTRATÉGICOS DE SANTA CATARINA .....	34
<b>VIII. MELHORIAS E MANUTENÇÃO PREVENTIVA E ROTINEIRA DAS RODOVIAS FEDERAIS CATARINENSES.....</b>	<b>35</b>
ANEXO .....	36
<b>IX. AGENDA PORTOS 2021-2024.....</b>	<b>37</b>
ANEXOS.....	38
1) DESTAQUE PORTOS SC – 2020 .....	38
2) UM DOS MAIS IMPORTANTES COMPLEXOS PORTUÁRIOS DA AMÉRICA DO SUL .....	39
<b>X. AEROPORTOS CATARINENSES .....</b>	<b>40</b>
ANEXOS.....	41
1) AEROPORTOS REGIONAIS ESTRATÉGICOS CATARINENSES.....	41
2) DEMANDAS DE INVESTIMENTOS NOS AEROPORTOS CATARINENSES .....	42
<b>XI. MODAL DUTOVIÁRIO TERMINAL DE GÁS NATURAL LIQUEFEITO NA BAÍA DA BABITONGA .....</b>	<b>46</b>
ANEXO .....	47
<b>XII. SUPRIMENTO DE GÁS PARA O PLANALTO, OESTE E A SERRA CATARINENSE..</b>	<b>48</b>
ANEXO .....	49

## Contribuições para o **PNL 2035**



# APRESENTAÇÃO

**Santa Catarina representa 3,4% da população em 1,1% do território nacional, mas contribui imensamente para a geração de emprego e renda no País. Em 2020 gerou, somente em impostos federais, R\$ 69,8 bilhões, tendo recebido em retorno apenas R\$ 7,4 bilhões, espelhando a precariedade da nossa infraestrutura de transporte, em todos os modos.**

Esta realidade ameaça a competitividade de uma indústria que representa o maior PIB per capita da indústria da transformação e a 2ª maior participação no PIB no País. Sem contar a proeminente atividade na área de serviços (destaque para o turismo) e comércio.

Por isto, a **dedicação da FIESC para inserir nosso Estado no contexto logístico nacional**, contribuindo para o Plano Nacional de Logística 2035, ao qual anexamos 12 propostas.

Porém, após análise da proposta preliminar que se destaca pela inserção das cargas de valor, constatamos que as simulações consideram planos anteriores e os programas PIL, PPA e Pró Brasil, nos quais o Estado não foi contemplado, pelas características de seu arranjo produtivo.

Para se ter noção das implicações desta constatação, **quando se incorpora as cargas de valor nos corredores “pré-definidos”, toda a carga aqui gerada é “desviada” para Paranaguá. Este resultado possui implicações socioeconômicas nefastas** para um complexo portuário consolidado, e o que é pior, para vários municípios e regiões que sofrerão com migração de indústrias, gerando desemprego e instabilidade social.

Este é só um exemplo, dentre outros, para justificar nossa preocupação. Neste sentido é que **pedimos especial atenção para as peculiaridades do Estado procurando uma solução razoável para as questões aqui levantadas.**

Um plano deve ser embasado tecnicamente e apontar oportunidades em um ambiente de precariedade fiscal. Certamente, **e com a metodologia adequada, apresentaremos muitas potencialidades.** Acreditamos ainda que, o planejamento deve ser um veículo para o desenvolvimento socioeconômico, e seu resultado nunca deve contrariar esta importante premissa.

Destacamos ainda a Publicação da **FIESC: Proposta para Inserção de Santa Catarina no Contexto Logístico Nacional**, disponível, em seu inteiro teor no endereço: <https://bit.ly/LivroFIESC>.

# I. COMPLEXO FERROVIÁRIO MULTIMODAL CATARINENSE CONECTADO COM A MALHA SUL, INTEGRANDO O CORREDOR DE CONTÊINERES DO MERCADO INTERNO

## PROJETO ESTRUTURANTE E DE INTERESSE NACIONAL!

Um complexo ferroviário para contêineres e carga de valor agregado, composto pelos projetos catarinenses: Ferrovias Leste-Oeste (SC) e Litorânea (SC), conectadas com a Malha Sul e, desta forma, permitindo acesso aos principais mercados de distribuição e suprimentos (SP, MG e RJ), assim como o mercado internacional, inclusive a Argentina, e por intermédio de um dos mais importantes complexos portuários da América do Sul.

Além da implantação dos projetos ferroviários catarinenses, em bitola métrica, inclui a **revitalização do trecho entre as cidades de Iperó (SP) a Sumaré (SP), que pode ser inserido na renovação da concessão da Malha Sul.**

A integração dos Portos de SC amplia significativamente a viabilidade e movimentação do corredor proposto, quando representam 20% da movimentação de contêineres do País e 57% da região Sul. Quanto ao peso, em 2020, os portos catarinenses movimentaram 51,7 milhões de toneladas, enquanto Paranaguá movimentou 52,2 milhões de toneladas.

A contribuição ao corredor nacional é ainda mais significativa quando, no entorno do traçado catarinense, temos pujante movimentação turística, industrial e logística, conforme demonstrado nas tabelas anexas.

O projeto também traz benefícios ao corredor litorâneo catarinense, a BR-101/SC, com níveis de serviços altamente comprometidos. Neste sentido propõe a utilização da ferrovia litorânea para cargas de forma compartilhada para passageiros, visto que a região possui grande movimentação turística e já forma um corredor urbano linear. Também tem reflexos na proposta do

terminal de gás natural liquefeito (GNL) na Baía da Babitonga com a destinação do GNL ao Oeste que não possui acesso ao gás natural.

Anexamos ao proposto as justificativas, fluxos, projeções, implicações socioeconômicas, demanda de regulação e de mudança nas referências construtivas e percepção do projeto.

## ANEXOS

### 1) ATUALIZAÇÃO DOS PROJETOS: ERRO HISTÓRICO

Os projetos ferroviários catarinenses, Leste-Oeste e Litorânea, apresentaram viabilidade socioeconômica e, por erro de gestão, foram desenvolvidos individualmente. Trata-se de uma gestão equivocada, principalmente, quando o projeto realizado pela ENEFER na década de 2000, apontou a maior viabilidade se considerados como eixos complementares. Esta constatação exige:

- a) Realizar a atualização dos EVTEA's dos projetos ferroviários Corredor Leste-Oeste (SC) e Litorânea (SC) de forma integrada – O Complexo Ferroviário Intermodal Catarinense, considerando as cargas de valor agregado, a intermodalidade e incorporando a carga industrial, conforme previsto nesta nova versão do PNL 2035;

Considerando os resultados positivos na viabilidade socioeconômica do Corredor Leste-Oeste (SC), de Chapecó até Navegantes, na atualização acima proposta, **incorporar ao projeto da ferrovia Litorânea uma extensão do seu traçado que permita inserir o acesso ferroviário também para o porto de Itapoá** que, apesar de somente 11 anos de existência, já possui grande movimentação e se encontra em plena expansão, sendo destaque mundial em eficiência, contribuindo substancialmente para a movimentação de carga de contêineres do Brasil;

- b) Considerar os corredores de cabotagem e a movimentação, destacando que os portos catarinenses movimentam cerca de 12% da movimentação de cabotagem por intermédio de contêineres, ampliando a viabilidade do projeto proposto e consolidando esta alternativa deste modal tanto para a cadeia de suprimento como para a distribuição da indústria;
- c) Na atualização proposta da Ferrovia Litorânea (SC) deve ser avaliada uma alternativa viável para a Zona Metropolitana de Florianópolis, face a construção em andamento do Contorno Viário, que gera conflito com o projeto anterior. Neste aspecto se faz essencial a participação dos municípios do entorno, além de medidas visando garantir a integridade do futuro traçado;
- d) Procurar solução de consenso para a questão do componente indígena localizado no Morro dos Cavalos, permitindo a construção de túnel ferroviário. Esta medida poderá inclusive possibilitar o término da duplicação da Rodovia BR-101/SC. Cabe ressaltar que as

desembocaduras Norte e Sul do túnel proposto estão localizadas fora da área indígena, em processo de reivindicação;

- e) Após dirigir grandes esforços para o proposto nos itens C e D, e caso se mantenham as dificuldades mencionadas, projetar uma solução alternativa viável para que seja possível a ligação dos portos catarinenses com a malha ferroviária nacional, inclusive o porto de Imbituba, no Sul do Estado;
- f) **Neste sentido, o projeto do Complexo Ferroviário proposto deve ter como premissa uma ligação viável e operacional com a malha ferroviária nacional**, permitindo o acesso aos portos, como também para os principais mercados domésticos e internacionais, considerando a cadeia logística de distribuição e suprimentos **PRINCIPALMENTE** da produção industrial, adicionando também a carga agrícola.
- g) Na atualização proposta deverá ser considerada a implantação por etapas (lotes), considerando a maior viabilidade. Por exemplo, considerar a alternativa Itapoá – Chapecó, reunindo parte da Litorânea e do Corredor Leste-Oeste. As propostas, nas suas totalidades, poderão se constituir em uma referência para o planejamento no longo prazo, com benefícios substanciais e um direcionamento para o futuro da eficiência logística do Estado.
- h) Algumas modificações nos termos de referência previstos pelo Governo Federal devem ser avaliadas no sentido de possibilitar maior viabilidade socioeconômica e até financeira, conforme o item 2, a seguir.

## 2) ATUALIZAÇÃO PROJETOS: MUDANÇAS NAS REFERÊNCIAS CONSTRUTIVAS

Considerando tratar-se de complexo ferroviário com vocação expressa para cargas de valor, se faz necessário algumas adequações nos termos de referência exigidos pela VALEC e/ou Governo Federal, **que contemplem, por exemplo, parâmetros geométricos de raios de curva e rampas (adequadas para cargas de minério de ferro) que encarecem o projeto** e não estão em sintonia com o transporte de cargas de valor ou com o complexo proposto:

- a) Flexibilizar os parâmetros geométricos, como rampas e raios de curvas, melhorando assim os indicadores socioeconômicos, considerando operações em *double stack* com velocidade competitiva e carga de valor agregado.
- b) Nos projetos objetos dos EVTEA's foram consideradas a bitola larga, o que implica em custos para conectar com a malha nacional (terceiro trilho). Considerando que o objetivo e benefícios principais são a conexão com a malha nacional e os principais mercados domésticos e internacionais, sugerimos para o traçado proposto do corredor interno de contêineres adequar o projeto para a bitola métrica.

### 3) ASPECTOS DE REGULAÇÃO

No sentido de ampliar a viabilidade dos projetos em questão algumas alternativas devem ser consideradas:

- a) A exemplo dos Estados Unidos e outras práticas mundiais, ou ainda de acordo com o proposto em projeto do Paraná, viabilizar a concessão por um período de 100 anos, conforme previsto no PLS 261/2018 (marco legal das ferrovias). A diluição dos investimentos em um prazo maior resulta numa maior atração ao investimento. Grandes fundos de investimentos atuam com tarifas mais estáveis, por isto necessitam de um prazo maior para amortização dos investimentos. **Destacamos que a FERROESTE foi licitada com prazo de concessão para 90 anos. Esta possibilidade ampliará a atração para investidores e a viabilidade financeira do projeto proposto.**
- b) A ANTT deve possibilitar, no tabelamento de preço de frete ferroviário, a flexibilidade para a operação de contêineres ou cargas de valor agregado, ampliando os valores de frete deste tipo de carga e atraindo a operação para as concessionárias.

### 4) UM PROJETO QUE BENEFICIA O BRASIL E A REGIÃO SUL; E A MAIOR E MELHOR INSERÇÃO NACIONAL NO COMÉRCIO INTERNACIONAL

O projeto proposto poderá resultar em uma solução conjunta para viabilizar uma alternativa para transpor a Serra do Mar, um grande desafio. Por isto esta alternativa deveria ser objeto de articulação conjunta dos Estados do Sul. Cabe ressaltar que o Paraná contratou EVTEA para a ligação ferroviária com o Porto de Paranaguá. Considerando que Santa Catarina está geograficamente localizada no centro dos três Estados do Sul, e que já possui EVTEA com viabilidade socioeconômica substancial do seu corredor Leste-Oeste, este segmento poderia atender aos três Estados, além de ampliar a viabilidade do Complexo proposto.

Cabe ressaltar que os três Estados do Sul representam em conjunto, em relação ao país, cerca de:

- 14% da população;
- 17% do PIB;
- 34% da movimentação de contêineres;
- 20% da corrente de comércio;
- 21,5% dos estabelecimentos comerciais, industriais e de serviços;
- 18% dos trabalhadores; e
- 14% da arrecadação de tributos federais.

Como pode ser verificado na figura 1, o projeto considera a logística de distribuição e suprimento da atividade industrial, focando no escoamento aos portos e acesso à região do Sudeste do Brasil, importante fonte de suprimento e sem dúvidas o maior centro consumidor de toda a América do Sul. Destacamos também o fato de que o traçado do corredor Leste-Oeste, no seu lado ocidental, permite a ligação com a Fronteira da Argentina (Província de Misiones).



Figura 1: O Complexo Multimodal - Corredor de Contêineres

### 5) CONTRIBUIÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO CATARINENSE AO PROJETO

A figura 2 abaixo, reforça os benefícios da inclusão de Santa Catarina no complexo proposto, considerando a grande movimentação de contêineres dos portos catarinenses. Já a figura 3 demonstra tratar-se de um dos mais importantes complexos da América do Sul na movimentação de contêineres.



### Participação de Santa Catarina na Movimentação de TEU's do Brasil em 2020

UF e Brasil	Movimentação de Contêineres	Participação de SC em Relação ao Total do BR
Santa Catarina	2.142.528	20,2%
Total do Brasil	10.614.053	100,0%

### Movimentação de TEU's nos Portos da Região Sul em 2020

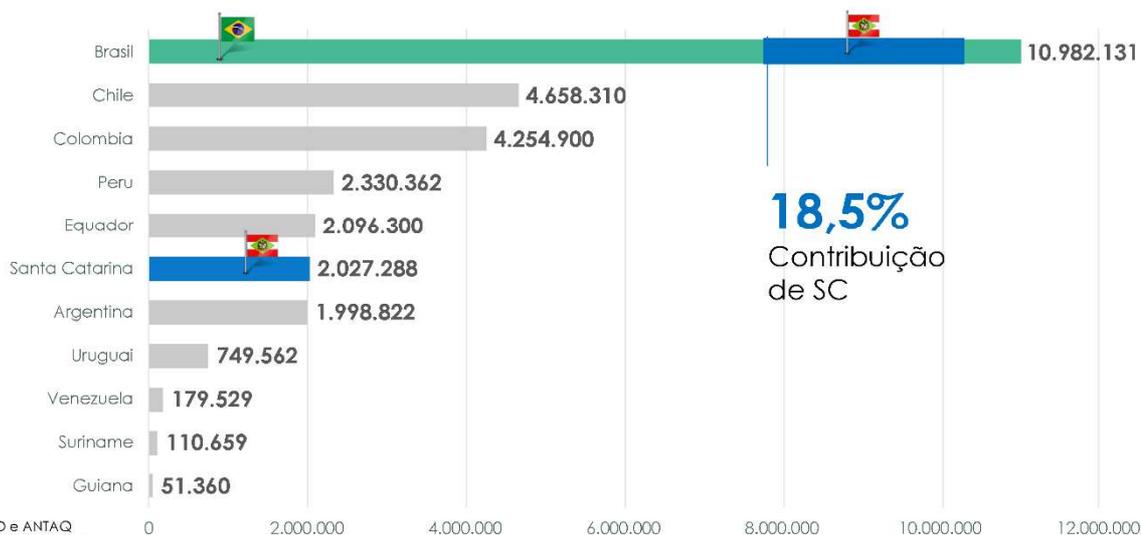
Estados	Movimentação de Contêineres	Participação em Relação ao Total da Região Sul
Santa Catarina	2.142.528	57,0%
Paraná	925.157	24,6%
Rio Grande do Sul	688.815	18,3%
Total da Região Sul	3.756.500	100,0%

Fonte: ANTAQ  
Elaboração e compilação:  
FIESC/GETMS

Figura 2: Participação de Santa Catarina na Movimentação de TEU's em 2020



### Ranking da movimentação de TEU's nos portos da América do Sul, em 2019



Fonte: UNCTAD e ANTAQ  
Elaboração e compilação:  
FIESC/GETMS

Figura 3: Ranking da movimentação de TEU's nos portos da América do Sul em 2019

### 6) CRESCIMENTO TEU'S PREVISTO PARA SC

A figura 4 traz uma estimativa linear de crescimento na movimentação de contêineres até 2030. Estimativa calculada em relação a média de crescimento dos últimos 10 anos. Já a figura 5 **traz a capacidade prevista para 2025 baseado nos investimentos em curso nos portos catarinenses.**



## Portos de Santa Catarina

### Estimativas\* de Crescimento na Movimentação de TEU's nos Portos de SC

Fonte: Anitq - Elaboração e compilação FIESC/GETMS

\*Estimativa feita em relação a média de crescimento dos últimos 10 anos.

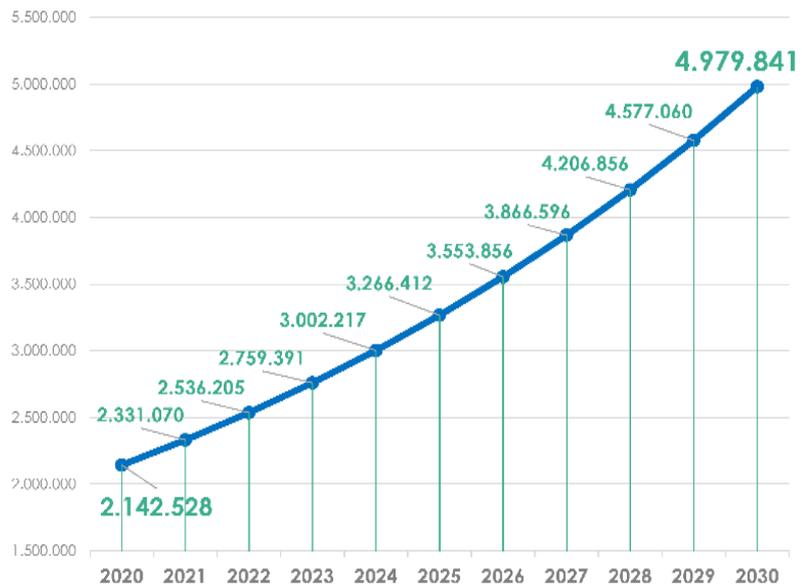


Figura 4: Estimativas\* de Crescimento na Movimentação de TEU's nos Portos de SC



## Perspectivas da Capacidade dos Portos de SC

### Capacidade de Movimentação de TEU'S 2025

Fonte: Portos de SC e FIESC - Elaboração e compilação FIESC/GETMS



Porto	Capacidade
Itajaí	1,2 milhão
Navegantes	2 milhões
Imbituba	1,5 milhão
Itapoá	2 milhões
São Francisco do Sul	1 milhão
<b>Total Portos de SC</b>	<b>7,7 milhões</b>

Figura 5: Capacidade de movimentação de TEU's prevista para 2025

## 7) LIGAÇÃO FERROVIAS X PORTOS

Nas figuras 6 e 7 destaca-se o fato de que apesar de Santa Catarina possuir um dos maiores complexos portuários da América do Sul, estes portos não possuem ligação ferroviária.



**A Ferrovia e os 10 maiores portos do Brasil em movimentação de Contêineres**

Fontes: Portos SC e ANTAQ; 2020 – Elaboração e compilação FIESC/GETMS

PORTOS	RANKING TEUS	FERROVIA
SANTOS	1º	
<b>ITAJAÍ</b>	<b>2º</b>	❌     Não possui!
PARANAGUÁ	3º	
DP WORD SANTOS	4º	
<b>ITAPOÁ</b>	<b>5º</b>	❌     Não possui!
RIO GRANDE	6º	
CHIBATÃO	7º	HIDROVIA
SUAPE	8º	
RIO DE JANEIRO	9º	
PECÉM	10º	

**Figura 6: A Ferrovia e os 10 maiores portos do Brasil em movimentação de Contêineres**



**Ferrovias**  
Portos com destaque na Europa, América Latina, América do Norte e Ásia

Fontes: Portos SC e ANTAQ; Top 50 World Container Ports. Elaboração e compilação FIESC/GETMS

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	
Valparaíso - Chile	

**Figura 7: Portos de destaque mundial**

## 8) CABOTAGEM EM SC

A figura 8 apresenta a movimentação de contêineres via cabotagem e seus principais produtos e significativa participação na movimentação nacional.



### Transporte pela via de Cabotagem em SC

Participação de SC em Relação ao BR:  
**12,5 %**

Fonte: ANTAQ  
 Elaboração e compilação:  
 FIESC/GETMS

Cabotagem Produtos Movimentados por SC	Toneladas	Variação (%) mesmo mês ano anterior
Cereais	546.305	▼ -10,86%
Plásticos e Suas Obras	233.961	▲ 1,69%
Madeira, Carvão Vegetal e Obras de Madeira	190.674	▲ 9,55%
Papel e Cartão; Obras de Pasta de Celulose, de Papel ou de Cartão	179.249	▼ -10,40%
Carnes E Miudezas, Comestíveis	175.017	▲ 26,18%
Reatores Nucleares, Caldeiras, Máquinas, Aparelhos e Instrumentos Mecânicos e suas Partes	115.526	▲ 38,19%
Bebidas, Líquidos Alcoólicos e Vinagres	91.256	▲ 123,40%
Sal; Enxofre; Terras E Pedras; Gesso, Cal e Cimento	86.373	▼ -5,62%
Preparações de Carne, de Peixes ou de Crustáceos, Moluscos ou de outros Invertebrados Aquáticos	82.667	▼ -18,06%
Produtos Cerâmicos	78.615	▼ -17,24%

**Figura 8: Transporte pela via de cabotagem em SC**

## 9) SANTA CATARINA EM RELAÇÃO AO BRASIL

Nas figuras 9, 10 e 11 verificamos que, além da movimentação portuária o entorno do traçado possui pujante atividade industrial de destaque no País o que amplia consideravelmente a viabilidade do projeto no traçado catarinense.



**De acordo com o IBGE (2018)  
o Estado em relação ao país:**  
**6º maior PIB do país**  
**2ª maior participação da indústria  
de transformação no PIB**  
**6º maior valor do PIB Industrial**

**Dados da Receita Federal  
(2020)**  
Contribui para que SC  
ocupe **7ª** posição na  
arrecadação tributária,  
cerca de **R\$ 69,8 bilhões**

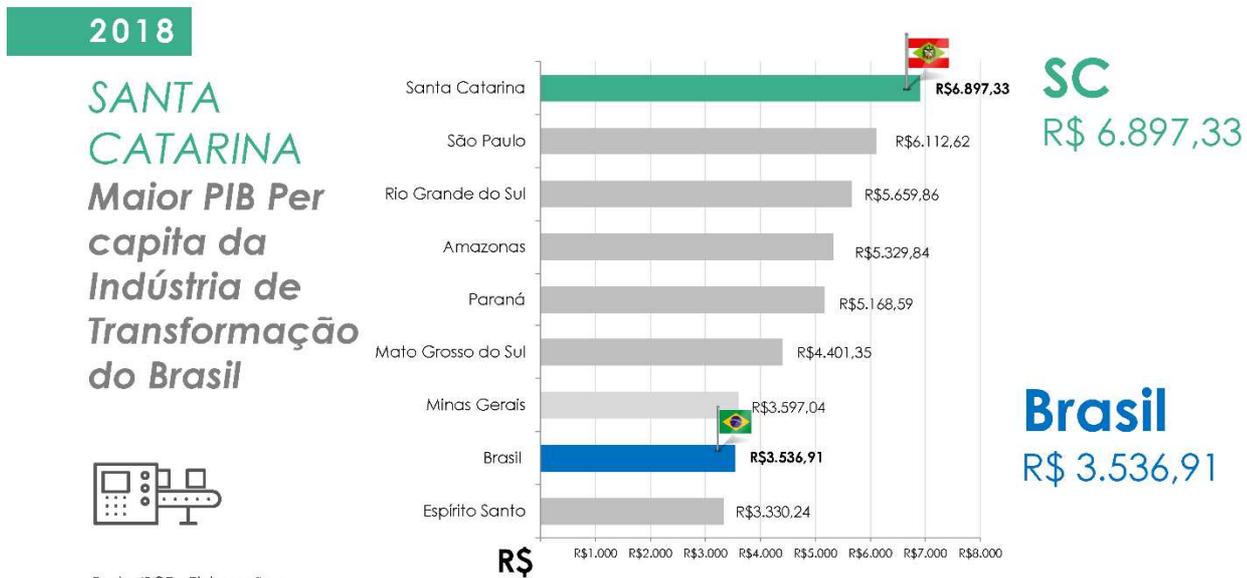
**De acordo com dados  
do MT-Rais de 2019**  
**Estabelecimentos industriais:**  
50,8 mil. **4ª** maior do país em  
quantidade de **empresas**

**Dados da Receita  
Estadual (2020)**  
A Indústria contribuiu  
com a geração de ICMS  
de **R\$ 11,3 bilhões**, o que  
representou **48,8%** de  
toda arrecadação de  
ICMS do Estado.

**Trabalhadores na indústria:**  
804,8 mil. **3ª** maior do país  
em número de **trabalhadores**

Fonte: IBGE, MT-Rais 2019, Receita  
Federal, Sefaz-SC e Ministério da  
Economia. Elaboração e compilação  
FIESC/GETMS

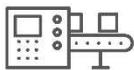
**Figura 9: SC em relação ao Brasil**



**Figura 10: PIB de SC em relação aos demais estados**

2019

**SANTA CATARINA**  
**Maior Relação Estabelecimentos Industriais e População do Brasil**



Fonte: MT-Rais 2019 –  
Elaboração e compilação  
FIESC/GETIMS

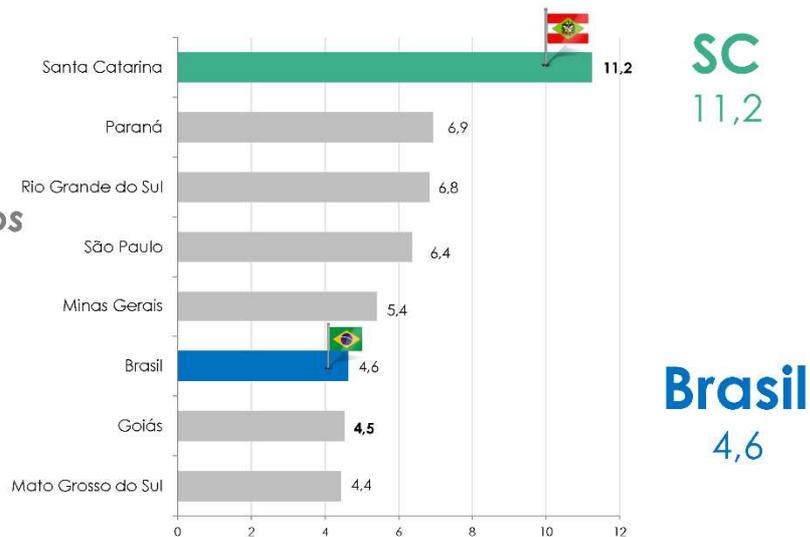


Figura 11: Relação Estabelecimentos Industriais e População

**10) ATIVIDADE INDUSTRIAL CATARINENSE**

As figuras 12 e 13 reforçam a pujança da atividade industrial catarinense (transformação industrial), tanto em relação às exportações brasileiras, quanto a participação no mercado interno .



**Comparação de Quanto Santa Catarina Contribui no Valor da Transformação Industrial do Brasil, por CNAE 2.0, em 2018**

Fonte: IBGE – Elaboração e compilação  
FIESC/GETIMS

Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE 2.0)	Brasil e Unidade da Federação		% SC/BR
	Brasil	Santa Catarina	
13.3 Fabricação de tecidos de malha	2.370.781	1.190.049	<b>50,2</b>
13.4 Acabamentos em fios, tecidos e artefatos têxteis	1.711.987	851.468	<b>49,7</b>
10.2 Preservação do pescado e fab. de prod. do pescado	1.960.852	917.778	<b>46,8</b>
24.5 Fundição	2.556.361	878.065	<b>34,3</b>
12.1 Processamento industrial do fumo	2.688.725	816.485	<b>30,4</b>
27.1 Fabricação de geradores, transf. e motores elétricos	9.250.908	2.592.348	<b>28,0</b>
13 Fabricação de produtos têxteis	18.992.295	5.217.841	<b>27,5</b>
14.1 Confeção de artigos do vestuário e acessórios	24.678.859	6.639.685	<b>26,9</b>
14 Confeção de artigos do vestuário e acessórios	25.537.965	6.729.428	<b>26,4</b>
16.2 Fabricação de produtos de madeira, cortiça e material trançado, exceto móveis	9.485.794	2.464.574	<b>26,0</b>
16 Fabricação de produtos de madeira	14.051.019	3.649.677	<b>26,0</b>
16.1 Desdobramento de madeira	4.565.225	1.185.103	<b>26,0</b>
27.5 Fabricação de eletrodomésticos	7.370.953	1.788.759	<b>24,3</b>
13.2 Tecelagem, exceto malha	6.239.866	1.341.946	<b>21,5</b>
13.1 Preparação e fiação de fibras têxteis	2.348.278	501.076	<b>21,3</b>
13.5 Fabricação de artefatos têxteis, exceto vestuário	6.321.383	1.333.302	<b>21,1</b>
23.4 Fabricação de produtos cerâmicos	8.694.793	1.684.734	<b>19,4</b>
27 Fabricação de máquinas, aparelhos e materiais elétricos	28.667.899	5.254.050	<b>18,3</b>

Figura 12: Participação de SC no Valor da Transformação Industrial do Brasil, por CNAE 2.0, em 2018



## Destaque em SC

### Exportações Nacionais em 2020:

Fonte: Ministério da Economia

Elaboração e compilação: FIESC/GETMS

- **1º em Motocompressores para refrigeração.**  
Representa **73%** de toda exportação do país.
- **1º em Móveis.**  
Representa **39%** de toda exportação do país.
- **2º em Madeiras.**  
Representa **32%** das exportações do país.
- **2º em Produtos Cerâmicos.**  
Representa **33%** das exportações do país.
- **1º em Suínos.**  
Representa **52%** de toda exportação do país.
- **2º em Frangos.**  
Representa **22%** das exportações do país.
- **2º em Máq. Apar. Mat. Elétricos.**  
Representa **17%** das exportações do país.
- **3º em Papel.**  
Representa **15%** das exportações do país.

**Figura 13: Exportações Catarinenses em 2020**

#### 11) EVTEA FERROVIAS CATARINENSES

O EVTEA da Ferrovia Litorânea mostrou-se viável em seu VPL, tanto na análise financeira quanto na análise socioeconômica, da ordem de R\$ 2,3 bilhões e R\$ 10,2 bilhões, respectivamente. Após a inclusão da proposta da FUNAI o projeto tornou-se inviável, conforme análise do próprio DNIT: "O DNIT entende que a alternativa de traçado proposto pela FUNAI não é viável". Isto se deve ao fato de o custo do projeto ter aumentado na ordem de 8 vezes.

A figura 14 demonstra os resultados dos EVTEA do Corredor Ferroviário Catarinense.



## RESULTADO DOS EVTEAS E PARALIZAÇÃO DOS CONTRATOS

VALEC – Estudo de viabilidade técnica econômica e ambiental – EVTEA

DNIT – Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – EVTEA

Corredor Ferroviário SC - CFSC

### Ferrovia Leste-Oeste

#### Avaliação Socioeconômica - Alternativa Itajaí - Complementar

Descrição	Unidade	Valor
Valor Presente dos Benefícios (B)	R\$	5.002.297.433
Valor Presente dos Custos (C)	R\$	-3.640.919.652
Benefício Líquido (B-C)	R\$	1.361.377.781
Relação Benefício/Custo (B/C)	-	1,4
Taxa Interna de Retorno	% a.a.	7,52%
Payback	anos	19

### Ferrovia Litorânea

Indicadores	Análise Financeira	Análise Socioeconômica
VLP	R\$ 2.371.526,84 mil	R\$ 10.221.356,26 mil
R/C	1,17	2,67
TIR	10,86%	28,22%
Payback	16 anos	7 anos
Análise de Sensibilidade (TIR na pior situação)	-7,92%	15,50%

**Figura 14: Resultado dos EVTEA's Corredor Ferroviário Catarinense**

## 12) IMPACTO SOCIOECONÔMICO DOS PORTOS DE SC

As Implicações Socioeconômicas da não inserção dos Portos Catarinenses nos projetos ferroviários são demonstradas nas figuras 15 e 16, onde trazem indicativos das implicações socioeconômicas negativas se prevalecerem os corredores propostos pelo PNL, assim como os projetos que dirigem a carga industrial para os Portos de Paranaguá. A logística pode ser também um fator de comprometimento da competitividade da atividade industrial catarinense, alguns setores podem migrar para outras regiões gerando efeitos negativos nos índices de emprego, renda e circulação da economia.



## Benefício dos Portos SC para geração de renda e empregos 2019

Fontes: Sefaz-SC, Portos de Santa Catarina, Porto de Itajaí, CSAV, MDIC, Antaq, MT-Rais 2019 - Elaboração e compilação FIESC/GETMS - \*Valor estimado gerado de 1 Contêiner em toda cadeia logística: R\$ 1,6 mil



Receita Estimada de ICMS  
**R\$ 4,9 bilhões**

Receita Estimada de ISS  
**R\$ 30,1 milhões**

\*\*Nesse mesmo ano a Portonave foi responsável por 45% de toda arrecadação de ISS do município de Navegantes

Receita Estimada\* com a Movimentação de TEUS  
**R\$ 3,4 bilhões em 2020 e, R\$ 28,8 bilhões de 2010 a 2020**



**Empregos diretos:** mais de **4,7 mil trabalhadores**

**Empregos indiretos:** estimativa de **16 mil trabalhadores**



**Exportações:**  
**US\$ FOB 6,9 bilhões**

Representa **78%** de toda Exportação de SC

**Importações:**  
**US\$ FOB 13,7 bilhões**

Representa **81%** de toda Importação de SC

Figura 15: Benefícios socioeconômicos dos portos catarinenses

## UM EXEMPLO: ITAPOÁ EM 8 ANOS DE OPERAÇÃO

Extraída da apresentação do Porto Itapoá em 13/11/2019

### INVESTIMENTO SOCIAL

Destinação de R\$ 140 milhões para investimentos no Município



Cerca de **R\$22 MILHÕES** investidos nas áreas ambiental e social

Aproximadamente **R\$57 MILHÕES** em impostos pagos ao município até 2018

**+ de 900** empregos diretos  
**+ de 3000** indiretos

**R\$23 MILHÕES** para estruturação da rede de 138KV de energia elétrica para a cidade

**R\$33 MILHÕES** em acessos rodoviários pavimentados

Figura 16: Benefícios da implantação do porto para o crescimento do município

## II. CORREDOR LOGÍSTICO RODOVIÁRIO INTERMODAL LESTE-OESTE CATARINENSE

**Em contraponto a proposta do PNL do corredor BRs 282(SC), 153(SC)(PR) e 476(PR)**, que estimula o desvio das cargas da agroindústria do Oeste de Santa Catarina para o Porto de Paranaguá, resultando em implicações sociais negativas para o Estado, seus portos e para a região Oeste, de pujante destaque na atividade industrial.

**Cabe ressaltar que os planos anteriores do Governo Federal não consideravam a carga industrial, o que excluiu os principais corredores catarinenses, inclusive seus portos, um dos mais importantes complexos portuários da América do Sul, como já comprovado no item anterior.**

**No contexto, esta distorção permanece no PNL atual que, apesar de inserir a carga de valor, utiliza como base de definição da malha prioritária nacional os projetos consolidados no PIL, PPA e Pró Brasil**, nos quais, pela metodologia e conceitos adotados, não incorporaram os corredores logísticos nem os portos catarinenses.

Para solucionar esta questão, a FIESC propõe o que denomina de “**Corredor Logístico Natural Central Catarinense**”, historicamente utilizado pela indústria da região Oeste para a destinação aos portos catarinenses, composto principalmente pelas BRs 282 e 470.

A proposta do PNL e de concessões do Governo Federal, resultará na desintegração logística de um corredor que atende um dos mais pujantes parques agroindustriais do mundo, localizado na região Oeste Catarinense, berço de empresas como Perdigão, Sadia, Aurora, dentre outros gigantes do setor, que possuem um sistema integrado de referência composto de aproximadamente 100 mil propriedades rurais, traduzindo as externalidades positivas da produção industrial.

Irá também estimular a migração da indústria para outros estados e desmantelamento da economia das cidades como Chapecó, Videira, Joaçaba e Concórdia, dentre outras. Os efeitos são nefastos para a economia do Estado, conforme demonstra o estudo **Análise das Implicações para Santa Catarina do traçado proposto pelo Governo Federal para a Concessão das Rodovias BR's 282(SC), 153(SC)(PR)/476(PR) no trecho Chapecó/SC até Lapa/PR.**

Anexamos também o estudo realizado pela FIESC, **Corredores Rodoviários Estratégicos de Santa Catarina**, que incorpora em sua metodologia, além da movimentação de veículos, dados socioeconômicos do entorno e priorização dos eixos, incorporando as rodovias estaduais e federais que podem servir como base para uma possível concessão integrada.

## ANEXOS

### 1) O “CORREDOR LOGÍSTICO NATURAL CENTRAL CATARINENSE”

A figura 17 apresenta o traçado do denominado “**Corredor Logístico Natural Central Catarinense**”, historicamente utilizado pela indústria da região Oeste para a destinação aos portos catarinenses e suprimento de matérias primas, integrando as rodovias BR 163/SC, até o entroncamento da BR 282/SC, incluindo a SC 283, e seguindo pela BR 282 até o entroncamento com a BR 470/SC e de lá até o litoral (Navegantes), conectando o eixo com a infraestrutura portuária catarinense.

Incorpora também algumas rodovias estaduais importantes e de pujante atividade econômica no entorno. O traçado permite a incorporação de intensa movimentação de cargas do Alto e Médio Vale do Itajaí com a produção industrial de cidades como Rio do Sul e Blumenau, com destaque na produção da indústria têxtil, máquinas e equipamentos, dentre outras. Também terá efeito na melhoria da cadeia de suprimento e distribuição da indústria, por intermédio da cabotagem e importações via estrutura portuária do Estado.

### O Corredor Logístico Natural Central Catarinense



Figura 17: O “Corredor Logístico Natural Central Catarinense”

Cabe destacar que este eixo permite a conexão com a malha da Argentina e, na proposta, deve ser considerada a implantação da Aduana de Paraíso-SC (fronteira c/ Argentina) incluindo a construção de nova ponte sobre o Rio Peperi-Guaçu

## 2) ANÁLISE DAS IMPLICAÇÕES PARA SANTA CATARINA DO TRAÇADO PROPOSTO PELO GOVERNO FEDERAL PARA A CONCESSÃO DAS RODOVIAS BR'S 282(SC), 153(SC)(PR)/476(PR) NO TRECHO CHAPECÓ/SC ATÉ LAPA/PR

O estudo, conforme figura 18, apresenta todas as distorções e implicações socioeconômicas negativas resultantes da desintegração logística gerada pela proposta do Governo Federal para o **corredor BR's 282(SC), 153(SC)(PR) e 476(PR)** e ainda comprova que, **tanto a produção industrial, quanto em números de estabelecimentos, corrente de comércio, PIB, população, dentre outros índices no entorno do "Corredor Logístico Natural Central Catarinense" é exponencialmente maior do que o traçado proposto pelo Governo Federal.** O estudo, em seu inteiro teor, está disponível no link <http://bit.ly/BR282153E476>.



### Comparativo dos Eixos 282 (SC), 153 (SC e PR) e 476 (PR) com o Binário 282 (SC) e 470 (SC)



Eixos	BR 282 e 153 SC + 153 e 476 do Paraná até o município da Lapa	BR 282 + 470 Santa Catarina
População em 2020	1.520.697	2.151.122
PIB em 2018 (em mil reais*)	56.522.690	103.688.139
Corrente de Comércio em US\$ FOB (2020)	1.898.196.071	14.282.220.692
Estabelecimentos em 2019	49.229	71.294
Trabalhadores em 2019	455.584	715.681

Fonte: Estudo: Análise das Implicações para Santa Catarina do Traçado Proposto pelo Governo Federal para Concessão das Rodovias BR's 282(SC), 153(SC)(PR)/476(PR) no Trecho Chapecó (SC) – Lapa (PR)

Elaboração e compilação FIESC/GETMS - \*Dados sujeitos à revisão

"[...] 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 18: Comparativo dos eixos

## 3) CORREDORES RODOVIÁRIOS ESTRATÉGICOS DE SANTA CATARINA

Este levantamento tem por objetivo identificar os corredores rodoviários estratégicos para o Estado de Santa Catarina, visando subsidiar a decisão para a destinação dos investimentos na nossa malha rodoviária. O estudo, em seu inteiro teor, está disponível no link <http://bit.ly/CorredoresEstrategicosSC>.

### III. CORREDOR LOGÍSTICO RODOVIÁRIO INTERMODAL NORTE DE SANTA CATARINA

Em contraponto a proposta do PNL do corredor SC 160, 161 e BR 280, o Corredor Logístico Rodoviário Intermodal Norte de Santa Catarina contempla as rodovias BR 280 e SC's 108, 416, 417 e 418.

Trata-se de um eixo de orientação Leste-Oeste, que percorre parte do território do Norte de Santa Catarina e ao Sul do Estado do Paraná, permitindo a conexão da indústria do noroeste de Santa Catarina, assim como a região Norte (Planalto), incluindo as cidades de São Bento do Sul, Campo Alegre, além de Jaraguá do Sul e dentre outras, com os portos do litoral norte catarinense. E ainda, por intermédio das rodovias transversais, federais e estaduais, de orientação Norte-Sul, o acesso ao mercado doméstico do Norte e Sul do País.

**Permite a ligação com os Portos de São Francisco do Sul, cujo acesso se dá por intermédio da própria BR 280, e de Itapoá,** incorporando também o acesso terrestre a este último via rodovias estaduais. São Francisco é destaque nacional na movimentação de cargas agrícolas e o Porto de Itapoá na eficiência e no volume de movimentação de cargas de contêineres (a 5ª posição no ranking nacional em 2020).

**Cabe ressaltar que, os planos anteriores do Governo não consideravam a carga industrial, o que excluiu os principais corredores catarinenses, inclusive seus portos, um dos mais importantes complexos portuários da América do Sul, como já comprovado anteriormente.**

**No contexto, esta distorção permanece no PNL atual, que apesar de inserir a carga de valor, utiliza como base de definição da malha prioritária nacional os projetos consolidados no PIL, PPA e Pró Brasil,** nos quais, pela metodologia e conceitos adotados, não incorporaram os corredores logísticos e os portos catarinenses.

No seu entorno a produção industrial pujante responsável por 40% de toda a exportação nacional de móveis de madeira, 17% das exportações do País de máquinas, aparelhos e materiais elétricos, 15% das exportações de papel e 73% da exportação brasileira de moto compressores para refrigeração. **Dentre os destaques estão as indústrias: WEG, BMW, ArcelorMittal, Malwee, Marisol, Duas Rodas, Arroz Urbano, Ciser, Docol, dentre outras.**

Para enfatizar a importância deste corredor, e de acordo com a Associação Empresarial de Jaraguá do Sul – ACIJS, o trecho entre a BR-101 e Guaramirim, no lote 2.1 do projeto de duplicação e sua interseção com Jaraguá do Sul, concentra volume expressivo de tráfego pesado na ligação entre o Planalto Norte e outras regiões. **Por isto deve ser priorizado.** Segue teor do manifesto da referida Associação:

*“Como referência, citamos dados da Secretaria de Estado da Fazenda mostrando que em 2018 a microrregião do Vale do Rio Itapocu gerou mais de R\$ 9,1 bilhões em valor adicionado do ICMS que, somados à arrecadação de recursos de competência da União, sinalizam a contribuição dos municípios no entorno da rodovia no trecho mencionado.*

*Saliente-se também os investimentos de empresas como a WEG (entre as 10 maiores empresas brasileiras), com crescente utilização da malha rodoviária visando atender a segmentos em crescimento a partir de sua planta industrial em Jaraguá do Sul, com aplicação superior a R\$ 1,5 bilhão nos últimos 10 anos que resultaram na modernização de seu parque fabril e na geração de empregos”*

Conforme a figura 19, verificamos parte das dificuldades da referida empresa para o escoamento de sua produção.



### *Dificuldades enfrentadas diariamente devido á falta da **Duplicação***



**Figura 19: Dificuldades enfrentadas na utilização da Rodovia em processo de duplicação.**

Anexamos também o estudo realizado pela FIESC, **Corredores Rodoviários Estratégicos de Santa Catarina**, que incorpora em sua metodologia, além da movimentação de veículos, dados socioeconômicos do entorno e priorização dos eixos, incorporando as rodovias estaduais e federais que podem servir como base para uma possível concessão integrada.

## ANEXOS

### 1) CORREDOR LOGÍSTICO RODOVIÁRIO INTERMODAL NORTE DE SANTA CATARINA

A figura 20 apresenta o traçado do Corredor Logístico Rodoviário do Norte Catarinense, com os dados socioeconômicos do entorno destacando a importância do eixo para o acesso ao complexo portuário da Baía da Babitonga, ao Norte do Estado, composto pelos Portos de São Francisco do Sul e Itapoá. Como pode ser observado, inserimos na figura algumas rodovias estaduais de significativa movimentação, que poderão ser incorporadas em uma possível concessão.

#### Corredor Logístico Rodoviário Intermodal Norte de SC BR 280

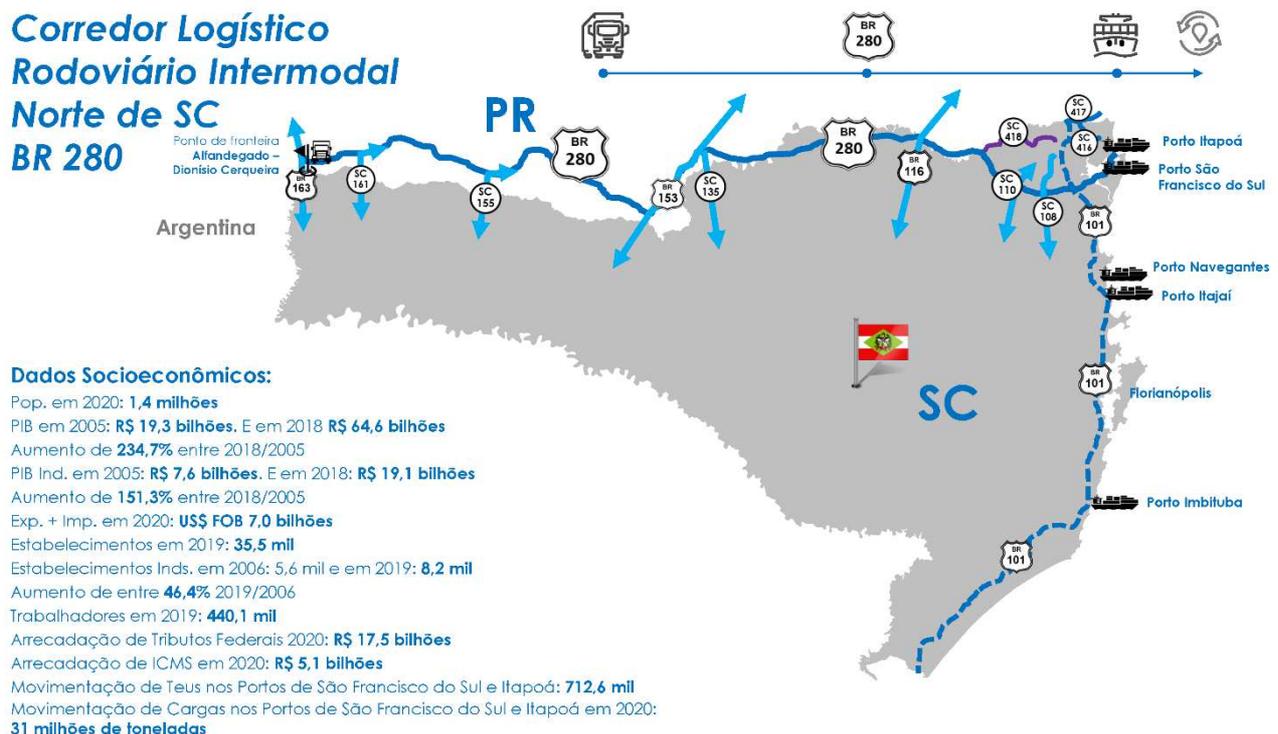


Figura 20: Corredor Logístico Rodoviário Intermodal Norte de Santa Catarina

### 2) CORREDORES RODOVIÁRIOS ESTRATÉGICOS DE SANTA CATARINA

Este levantamento tem por objetivo identificar os corredores rodoviários estratégicos para o Estado de Santa Catarina, visando subsidiar a decisão para a destinação dos investimentos na nossa malha rodoviária. O estudo, em seu inteiro teor, está disponível no link <http://bit.ly/CorredoresEstrategicosSC>.

## IV. CORREDOR LOGÍSTICO RODOVIÁRIO INTERMODAL SUL DE SANTA CATARINA

Trata-se de uma rodovia que liga a região Sul de Santa Catarina, desde o seu entroncamento com a BR 101, permitindo o acesso ao Porto de Imbituba por intermédio de segmento da BR 101/SC, no seu trecho Sul, e a conexão com a Fronteira da Argentina, na altura da cidade de São Borja/RS, passando em grande parte pelo território do Estado do Rio Grande do Sul.

A rodovia está em fase final de implantação no território catarinense, exigindo investimentos na ordem de aproximadamente R\$ 35 milhões, incorpora a rodovia estadual SC 108 e permite acessos, além dos portos, aos mercados domésticos por intermédio das rodovias federais transversais BR's: 116, 470, 153 e 158.

Anexamos também o estudo realizado pela FIESC, **Corredores Rodoviários Estratégicos de Santa Catarina**, que incorpora em sua metodologia, além da movimentação de veículos, dados socioeconômicos do entorno e priorização dos eixos, incorporando as rodovias estaduais e federais que podem servir como base para uma possível concessão integrada.

## ANEXOS

### 1) CORREDOR LOGÍSTICO RODOVIÁRIO INTERMODAL SUL DE SANTA CATARINA

A figura 21 apresenta o traçado do Corredor Logístico Rodoviário Sul Catarinense, assim como os dados socioeconômicos do seu entorno. Trata-se de um pequeno trecho em território catarinense. Na figura destacamos a Rodovia SC 108, de orientação norte-sul que pode incorporar o eixo em uma provável concessão.

#### Corredor Logístico Rodoviário Intermodal Sul de SC BR 285

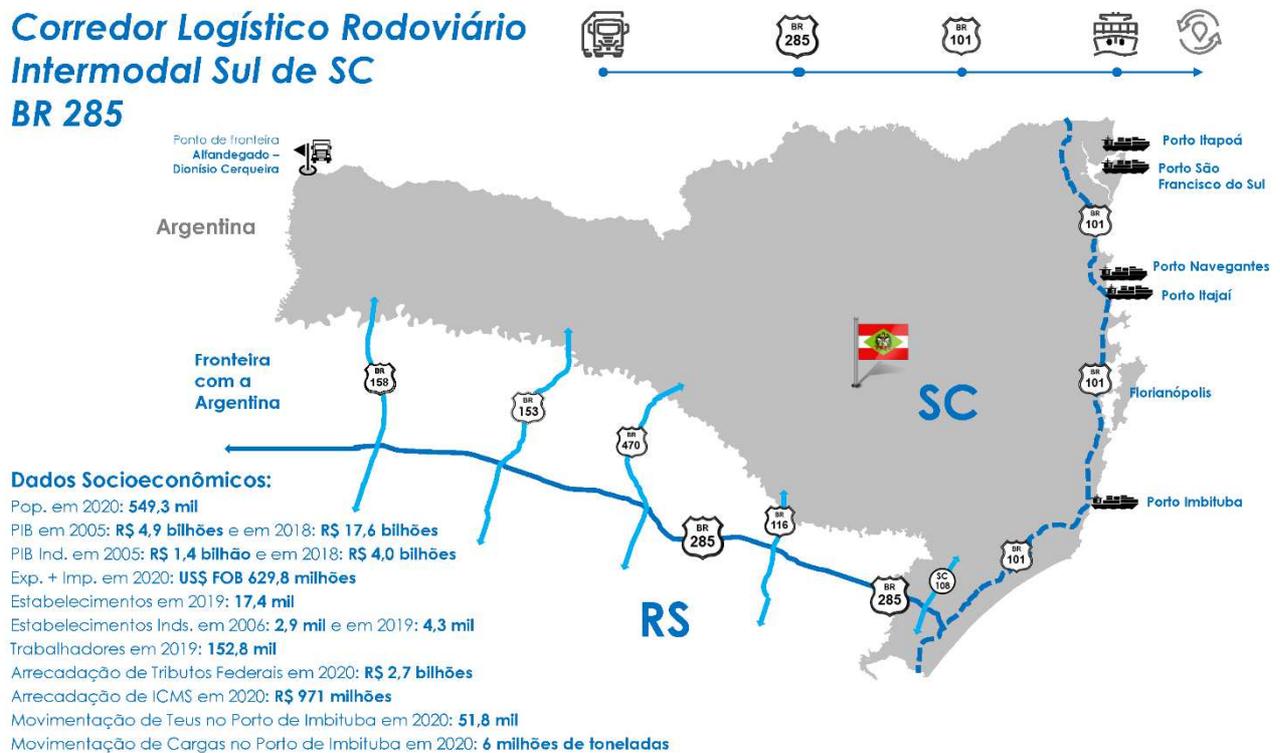


Figura 21: Corredor Logístico Rodoviário Intermodal Sul de Santa Catarina

### 2) CORREDORES RODOVIÁRIOS ESTRATÉGICOS DE SANTA CATARINA

Este levantamento tem por objetivo identificar os corredores rodoviários estratégicos para o Estado de Santa Catarina, visando subsidiar a decisão para a destinação dos investimentos na nossa malha rodoviária. O estudo, em seu inteiro teor, está disponível no link <http://bit.ly/CorredoresEstrategicosSC>.

## V. CORREDOR LOGÍSTICO RODOVIÁRIO INTERMODAL LITORAL DE SANTA CATARINA – BR 101/SC

### INVESTIMENTO PRIVADO

Trata-se de rodovia concessionada no seu trecho norte desde o estado do Paraná até o município de Palhoça, e no trecho Sul de Palhoça até a divisa com o estado Rio Grande do Sul.

### TRECHO NORTE – ARTERIS LITORAL SUL

Atualmente apresenta níveis de serviços críticos com gargalos substanciais, incorrendo na ineficiência e comprometimento da segurança. Certamente esta realidade se dá em função da fragilidade do plano de exploração proposto que apresenta várias deficiências, principalmente em não considerar a expansão das atividades econômicas do entorno, destacando a atividade crescente dos centros urbanos, movimentação turística, portos catarinenses e da atividade industrial, de comércio e serviços.

A situação precária gerou uma proposta do **Grupo Paritário de Trabalho do Lote 7 da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT** (a proposta, em seu inteiro teor, está disponível no link <http://bit.ly/GPTlote7>), de investimentos em vários segmentos, na ordem de R\$ 2,6 bilhões (valores de 2017) que apresentam gargalos que comprometem tanto a segurança e fluidez do corredor citado, os quais estão descritos na publicação: **BR 101 do Futuro – SC Não Pode Parar – Proposta para Garantir a Segurança e a Eficiência do Eixo Litorâneo Catarinense**. Ressaltamos às implicações socioeconômicas e ambientais pela não realização dos aludidos investimentos, conforme disposto no anexo da referida publicação.

Ressaltamos que já foram apresentados os projetos para a Agência Reguladora, e que esta é uma pauta emergencial, considerando o término da concessão em 2032, sob o risco de haver um colapso da rodovia em questão, com severas implicações negativas, não só para a população, como para todos os setores econômicos do seu entorno.

## EM TODA A EXTENSÃO

Como pode ser verificado na publicação, destacamos a necessidade de se considerar não uma rodovia, e sim como um corredor multimodal estratégico para a competitividade no presente e do futuro do Estado de Santa Catarina, do Brasil e Mercosul. Este projeto está vinculado com o Complexo Ferroviário Catarinense, na construção da Ferrovia Litorânea (Corredor 1), para absorver a movimentação de cargas e de forma compartilhada viabilizar uma linha de passageiros. A publicação, em seu inteiro teor, está disponível no link <http://bit.ly/SCnaopodeparar>.

## VI. CORREDOR LOGÍSTICO RODOVIÁRIO INTERMODAL NORTE-SUL CATARINENSE

A BR 116 é a principal rodovia brasileira, sendo também a maior rodovia totalmente pavimentada do país. É uma rodovia longitudinal que tem início na cidade de Fortaleza, no estado do Ceará e término na cidade de Jaguarão, no estado do Rio Grande do Sul e fronteira com o Uruguai, passando por importantes centros urbanos do País como Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, dentre outros.

Em Santa Catarina sua importância se deve por ser a alternativa para indústria madeireira localizada nas Regiões do Planalto Norte e Serra Catarinense, de conexão terrestre com os principais mercados de suprimento e distribuição do Norte e Sul do Brasil.

A rodovia inicia, no Estado de SC, no seu limite Norte, no município de Mafra e vai até, no seu limite Sul, o município de Capão Alto. Possui uma extensão de 310 km, e percorre os municípios de Itaiópolis, Papanduva, Monte Castelo, Santa Cecília, Ponte Alta do Norte, São Cristóvão do Sul, Ponte Alta, Correia Pinto e Lages.

**OBRAS BR 116:** O Grupo Paritário de Trabalho (GPT) Arteris Planalto Sul, da ANTT, formado por representantes das Associações de Municípios do Planalto Norte (AMPLANORTE), da Região Serrana (AMURES) e Região do Contestado (AMURC), definiu alguns trechos a serem duplicados em um total de 78,8 km, em segmentos descontínuos, com estimativa de custo de cerca de R\$ 1,2 bilhão (valores de 2017), incluindo as desapropriações.

Importante ressaltar o proposto para a BR 282 + Segura e Eficiente (item VII), que segundo sugerido, no segmento Lages-Florianópolis, poderá ser incorporado também na concessão da BR 116.

Anexamos também o estudo realizado pela FIESC, **Corredores Rodoviários Estratégicos de Santa Catarina**, que incorpora em sua metodologia, além da movimentação de veículos, dados socioeconômicos do entorno e priorização dos eixos, incorporando as rodovias estaduais e federais que podem servir como base para uma possível concessão integrada.

## ANEXOS

### 1) CORREDOR LOGÍSTICO RODOVIÁRIO INTERMODAL NORTE-SUL CATARINENSE

Na figura 22, demonstra o seu traçado e as respectivas intersecções com rodovias estaduais e federais, assim como os dados socioeconômicos do seu entorno.

#### Corredor Logístico Rodoviário Intermodal Norte-Sul de SC BR 116

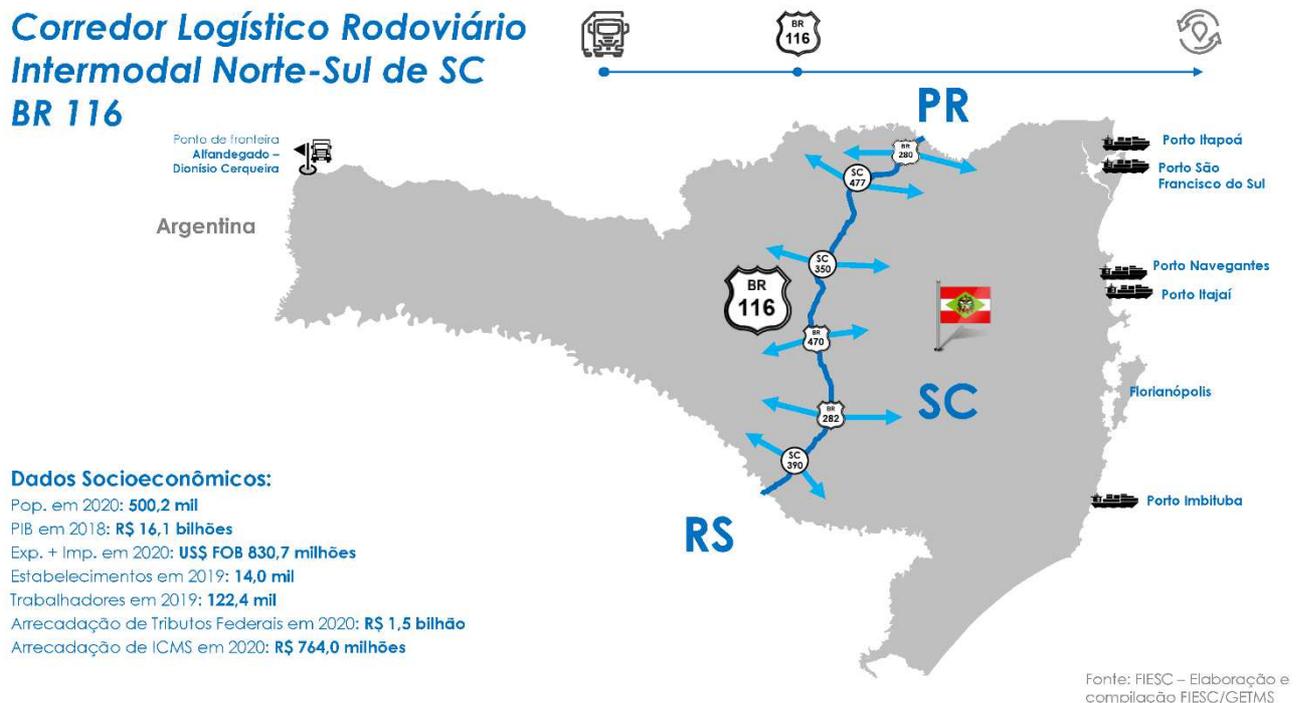


Figura 22: Corredor Logístico Rodoviário Intermodal Norte-Sul Catarinense

### 2) CORREDORES RODOVIÁRIOS ESTRATÉGICOS DE SANTA CATARINA

Este levantamento tem por objetivo identificar os corredores rodoviários estratégicos para o Estado de Santa Catarina, visando subsidiar a decisão para a destinação dos investimentos na nossa malha rodoviária. O estudo, em seu inteiro teor, está disponível no link <http://bit.ly/CorredoresEstrategicosSC>.

## VII. CORREDOR LOGÍSTICO RODOVIÁRIO BR 282 – TRECHO LAGES À FLORIANÓPOLIS

### PROPOSTA BR 282 + SEGURA E EFICIENTE

A BR 282 é um corredor de orientação Leste-Oeste central e está incorporada parcialmente na proposta do Corredor Rodoviário Multimodal Catarinense, entre o Litoral, até a conexão com a BR 470, e de lá seguindo até a Ponte do rio Peperi-Guaçú.

No contexto, no seu trecho Florianópolis – Lages, apresenta um relevo acidentado e indicativos de que a duplicação exigiria investimentos vultuosos.

Neste sentido, a FIESC desenvolveu o projeto **BR 282 + Segura e Eficiente**, em parceria com o DNIT/SC e a Polícia Rodoviária Federal de SC, com o objetivo de identificar segmentos da rodovia que demandam implantação de terceiras faixas para a melhoria da segurança e a fluidez.

**O estudo identificou os pontos críticos, intervenções necessárias (terceiras faixas) e respectivos custos.** Elenca por ordem de prioridade, considerando as variáveis: benefícios na segurança, melhoria da eficiência e a restrição fiscal do Governo Federal.

Como resultado, o documento final estabelece, em ordem de prioridade, os investimentos que podem ser incorporados na Lei Orçamentária Anual, ou servir de base para uma futura concessão, que inclua além dos investimentos prioritários sugeridos, a manutenção preventiva e rotineira da rodovia em questão.

A concessão proposta deverá incluir gatilhos de demanda que permitam avaliar a necessidade de duplicar alguns segmentos ao longo da concessão, caso necessário.

Também é sugerida a possibilidade de incorporar o segmento, de forma equalitária, nas concessões atualmente vigentes da Arteris – Planalto Sul e Arteris – Litoral Sul. Esta proposta foi previamente analisada pela Procuradoria Geral da República de Lages/SC, que considerou como factível juridicamente

este arranjo. A concessionária Arteris já manifestou informalmente interesse nesta incorporação, o que é mais uma possibilidade de concessão.

Abaixo, em anexo, visualizamos o traçado e aspectos socioeconômicos do entorno assim como os valores estimados para investimentos em terceiras faixas e melhorias.

Anexamos ainda o estudo realizado pela FIESC, **Corredores Rodoviários Estratégicos de Santa Catarina**, que incorpora em sua metodologia, além da movimentação de veículos, dados socioeconômicos do entorno e priorização dos eixos, incorporando as rodovias estaduais e federais que podem servir como base para uma possível concessão integrada.

## ANEXOS

### 1) CORREDOR LOGÍSTICO RODOVIÁRIO BR 282 + SEGURA E EFICIENTE

Na figura 23 temos o traçado da Rodovia BR 282 + Segura e Eficiente, assim como os dados socioeconômicos do seu entorno.



### Corredor Logístico Rodoviário + Segura e Eficiente



Figura 23: Corredor Logístico Rodoviário BR 282 + Segura e Eficiente

### 2) ESTUDO BR 282 + SEGURA E EFICIENTE

Proposta de investimentos sugeridos por análise realizada por consultor especializado com apoio do DNIT/SC e PRF/SC, a qual identifica os segmentos que podem receber investimentos em ordem de prioridade, com seus respectivos valores, conforme demonstrado na figura 24.

Notadamente são valores não muito significativos, o que poderá ser objeto de concessão com preços razoáveis ao usuário, e as melhorias (faixas adicionais) trariam grande benefício, tanto no quesito de segurança, quanto de fluidez.

Ressaltamos que as referências de extensão são estimativas de pontuações e extensões aproximadas, e foram obtidas por meio de hodômetro veicular. Os custos médios foram estimados pela Superintendência do DNIT/SC.



### Investimento estimado para execução das faixas

<b>Adicionais Prioritárias</b>		<b>SUBRECHOS</b>	<b>EXTENSÃO ESTIMADA (KM)</b>	<b>CUSTO ESTIMADO P/ KM</b>	<b>CUSTO TOTAL (ESTIMADO)</b>
	Acesso Santo Amaro da Imperatriz (km 23)	Acesso Rancho Queimado (km 58)	11	R\$ 2.800.000,00	R\$ 30.800.000,00
	Rancho Queimado (km 58)	Alfredo Wagner (km 103)	5,4	R\$ 2.800.000,00	R\$ 15.120.000,00
<b>TOTAL</b>			<b>16,4</b>		<b>R\$ 45.920.000,00</b>

<b>Adicionais Sugeridas</b>		<b>SUBRECHOS</b>	<b>EXTENSÃO ESTIMADA (KM)</b>	<b>CUSTO ESTIMADO P/ KM</b>	<b>CUSTO TOTAL (ESTIMADO)</b>
	Acesso Santo Amaro da Imperatriz (km 23)	Acesso Rancho Queimado (km 58)	30,5	R\$ 2.800.000,00	R\$ 85.400.000,00
	Rancho Queimado (km 58)	Alfredo Wagner (km 103)	14,9	R\$ 2.800.000,00	R\$ 41.720.000,00
	Alfredo Wagner (km 103)	Acesso Rio Rufino (km 167)	7,6	R\$ 2.800.000,00	R\$ 21.280.000,00
	Acesso Rio Rufino (km 167)	Lages (km 213)	15,9	R\$ 2.800.000,00	R\$ 44.520.000,00
<b>TOTAL</b>			<b>68,9</b>		<b>R\$ 192.920.000,00</b>

**Figura 24: Investimento estimado para execução das faixas adicionais**

### 3) CORREDORES RODOVIÁRIOS ESTRATÉGICOS DE SANTA CATARINA

Este levantamento tem por objetivo identificar os corredores rodoviários estratégicos para o Estado de Santa Catarina, visando subsidiar a decisão para a destinação dos investimentos na nossa malha rodoviária. O estudo, em seu inteiro teor, está disponível no link <http://bit.ly/CorredoresEstrategicosSC>.

## VIII. MELHORIAS E MANUTENÇÃO PREVENTIVA E ROTINEIRA DAS RODOVIAS FEDERAIS CATARINENSES

### PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO

Santa Catarina possui uma malha de rodovias federais importante para a logística de suprimento e distribuição, permitindo o acesso tanto para a Argentina, como aos centros urbanos, de produção, aos portos e a navegação de longo curso e a cabotagem e ainda aos principais mercados domésticos.

No contexto, esta malha viária exige investimentos em melhorias e na manutenção preventiva e rotineira. **Programas como o CREMA do Governo Federal são essenciais para preservação deste patrimônio.** A precariedade destas rodovias implica em acidentes e óbitos, além do comprometimento da eficiência, e por consequência a competitividade industrial e do setor produtivo em geral.

Neste sentido, **apresentamos a seguir os valores mínimos anuais para a melhoria e manutenção preventiva e rotineira das rodovias catarinenses.** Cabe ressaltar que **medidas para o incentivo à educação no trânsito por parte do governo federal também são essenciais.**

**BR 163:** Continuidade das obras dos Lotes 01 – São Miguel do Oeste até Guaraciaba com a Inclusão do contorno de São Miguel do Oeste, e Lote 02 – Guaraciaba até Dionísio Cerqueira. No segmento sul avaliar Construção da ponte sobre o Rio Uruguai, na altura de Itapiranga-SC/Barra do Guarita-RS (sem custos estimados)

**R\$ 52,5 milhões**

**BR 470:** Continuidade das obras de duplicação dos 4 lotes que já estão em andamento.

**R\$ 149,7 milhões**

**BR 280:** Continuidade das obras de duplicação dos 3 lotes que já estão em andamento.

**R\$ 200,4 milhões**

**BR 282:** Obras de adequação da capacidade, melhoria da segurança e eliminação de pontos críticos nos segmentos entre Chapecó e São Miguel do Oeste.

**R\$ 36 milhões**

**CREMA:** Investimentos no Programa de Conservação, Restauração e Manutenção das Rodovias – **BR's: 470, 280, 282, 153, 158, 163, 480.**

**R\$ 400 milhões**

## ANEXO

Como pode ser verificado na figura 25, Santa Catarina é destaque nacional nos índices de acidentes, grande parte pelo comprometimento da capacidade e precariedade de suas rodovias.



### Destaque Acidentes de Trânsito em Santa Catarina 2019



**2º maior**  
índice nacional

**354** acidentes  
para cada  
**100 km**



**Maior** quantidade  
de **Acidentes**  
e **Mortes**  
Trecho da  
**BR 101 em SC**

Fonte: Publicação  
Acidentes nas Rodovias  
Federais Brasileiras – CNT

Elaboração e compilação:  
FIESC/GETMS

**Figura 25: Índice de acidentes em Santa Catarina**

## IX. AGENDA PORTOS 2021-2024

A atividade portuária catarinense gera emprego, renda e circulação da economia do Estado e das cidades do entorno, assim como para as cadeias de suprimento e distribuição da produção industrial, **tanto via cabotagem quanto via navegação de longo curso.**

É um dos mais importantes complexos portuários da América do Sul, pela movimentação de contêineres e eficiência. Movimenta cargas da região Sul e Sudeste, constituindo um hub logístico estratégico **para a movimentação da carga de valor e maior e melhor inserção do Brasil no comércio internacional.**

O Estado, em 2020, gerou uma corrente de comércio de US\$ FOB 24,2 bilhões, e ocupou a 5ª posição no ranking do Brasil, representando 6,6% do total da corrente de comércio brasileira (Dados: Ministério da Economia/2020).

Por intermédio dos Portos de Imbituba, Itajaí, São Francisco do Sul, Navegantes e Itapoá movimentou, em 2020, mais de 2,1 milhões de TEU's – 51,7 milhões de toneladas, representando 20,2% do total de TEU's movimentado no País. Sendo que, no mesmo ano, o Complexo Portuário de Itajaí e o Porto Itapoá ocuparam a segunda e a quinta posição, respectivamente, no ranking de movimentação de contêineres dos portos brasileiros (Dados: Antaq/2020).

Os Portos de Santa Catarina movimentaram 51,7 milhões de toneladas em 2020. Com esse volume de cargas os Portos de Santa Catarina praticamente se igualaram a movimentação do Porto de Paranaguá – 52,2 milhões de toneladas (Dados: Antaq/2020).

O crescimento das movimentações, das dimensões dos navios operando na costa brasileira, além de outros aspectos, exigem ajustes nos acessos marítimos e terrestres.

Desta maneira, propomos a Agenda Portos Catarinenses - 2021 que contempla as demandas para a infraestrutura portuária catarinense. O documento, em seu inteiro teor, está disponível no link <http://bit.ly/AgendaPortosSC2021>.

Destacamos no documento a **2ª etapa da Bacia de Evolução do Complexo Portuário de Itajaí (Itajaí e Navegantes): R\$ 250 milhões; e no Complexo Portuário da Baía da Babitonga (São Francisco do Sul e Itapoá) a dragagem de aprofundamento do canal externo para 16 metros e retificação de curva: R\$ 280 milhões.**

Também destacamos ser essencial o **acesso ferroviário competitivo** como demanda urgente, conforme proposto no Complexo Ferroviário Multimodal Catarinense, item I desta proposição.

## ANEXOS

### 1) DESTAQUE PORTOS SC – 2020

Na figura 26 temos uma visão geral da importância dos portos catarinenses no contexto nacional.



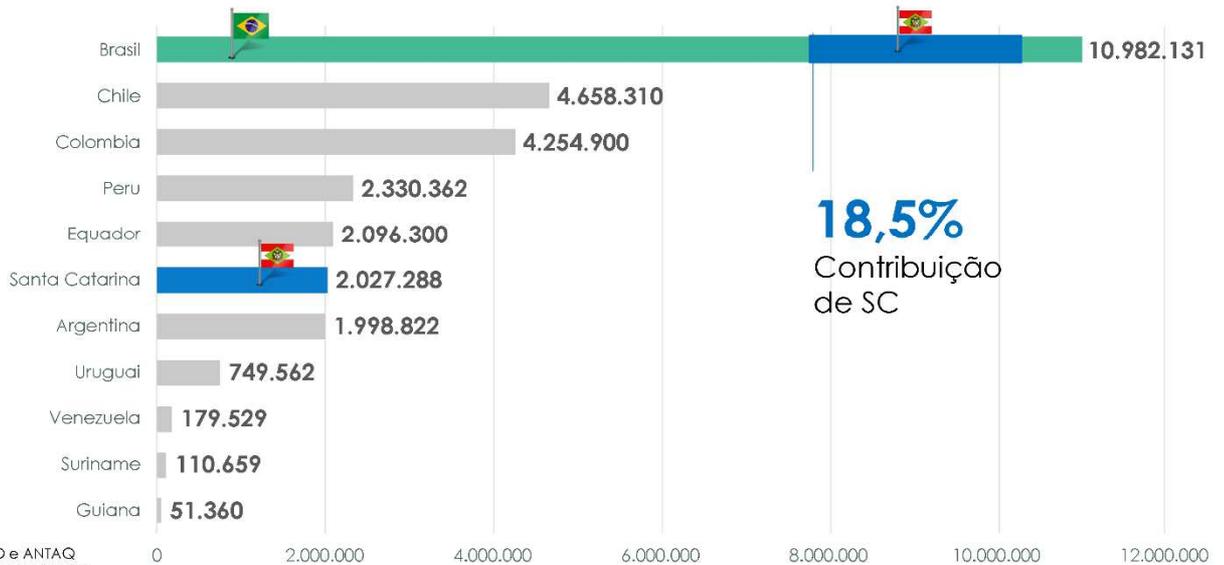
Figura 26: Destaque Portos Catarinenses – 2020

## 2) UM DOS MAIS IMPORTANTES COMPLEXOS PORTUÁRIOS DA AMÉRICA DO SUL

A figura 27 demonstra tratar-se de um dos mais importantes complexos da América do Sul na movimentação de contêineres.



### Ranking da movimentação de TEU's nos portos da América do Sul, em 2019



Fonte: UNCTAD e ANTAQ  
Elaboração e compilação:  
FIESC/GETMS

**Figura 27: Ranking da movimentação de TEU's nos portos da América do Sul em 2019**

## X. AEROPORTOS CATARINENSES

Atualizar o Plano Aeroviário Catarinense, elaborado na década de 90, e definir uma política para o transporte aéreo de cargas e passageiros, considerando a intermodalidade e o desenvolvimento da aviação regional. Acreditamos que a metodologia do PNL pode ser um instrumento importante para a qualidade deste plano.

Se faz necessária uma análise aprofundada sobre os benefícios e perda de competitividade dos nossos aeroportos em relação aos outros Estados, em função da prática da redução do ICMS incidente sobre o querosene da aviação.

Esta medida poderá também ser um elemento importante para o desenvolvimento da aviação regional e da definição de uma política de transporte aéreo de cargas e passageiros.

Destacamos a necessidade de garantir os investimentos privados no Aeroportos de Chapecó, Navegantes, Joinville e Florianópolis. E ressaltamos também a relação de investimento necessários para os Aeroportos de Caçador, Jaguaruna, Correa Pinto e Joaçaba, conforme anexo.

## ANEXOS

### 1) AEROPORTOS REGIONAIS ESTRATÉGICOS CATARINENSES

Na figura 28 identificamos os Aeroportos Regionais Estratégicos em Santa Catarina.

#### Aeroportos Regionais Estratégicos em SC



Figura 28: Aeroportos Regionais Estratégicos Catarinenses

## 2) DEMANDAS DE INVESTIMENTOS NOS AEROPORTOS CATARINENSES

### INVESTIMENTOS PÚBLICOS FEDERAIS

#### AEROPORTO DE NAVEGANTES – SC

##### TERMINAL DE PASSAGEIROS

**Descrição:** Ampliação e modernização do terminal de passageiros.

**Valor Estimado:** R\$ 15 milhões

##### AMPLIAÇÃO E REFORMA DA PISTA

**Descrição:** Ampliação e reforma da pista de pousos e decolagens do Aeroporto de Navegantes.

**Valor Estimado:** R\$ 150 milhões

#### AEROPORTO DE JOAÇABA – SC

##### OBRAS DE MELHORIAS PARA CONSOLIDAÇÃO DE UM AEROPORTO REGIONAL

**Descrição:** Construção, reforma e reaparelhamento do aeroporto Santa Terezinha em Joaçaba.

**Valor Estimado:** R\$ 16,3 milhões (Fundo Nacional de Aviação Civil)

#### AEROPORTO DE CAÇADOR – SC

##### OBRAS DE MELHORIAS PARA CONSOLIDAÇÃO DE UM AEROPORTO REGIONAL

**Descrição:** Ampliações e melhorias no aeroporto, através do Projeto de ampliação de infraestrutura da SAC com obras para estruturação da faixa de pista e faixa preparada com processo de drenagem.

**Valor Estimado:** R\$ 13,4 milhões (Fundo Nacional de Aviação Civil)

### VALOR ESTIMADO TOTAL

### INVESTIMENTO PÚBLICO FEDERAL

### AEROVIÁRIO

**R\$ 194,7 MILHÕES**

## INVESTIMENTOS PÚBLICOS ESTADUAIS

### PLANO AEROVIÁRIO DE SANTA CATARINA – SC

**Descrição:** Atualização do Plano Aeroviário do Estado de Santa Catarina.

**Valor Estimado:** R\$ 6 milhões

### AEROPORTO PLANALTO SERRANO – CORREIA PINTO FINALIZAÇÃO DAS OBRAS NECESSÁRIAS PARA O INÍCIO DA OPERAÇÃO

**Descrição:** Obras de implantação que incluem o acesso à BR 116, iluminação, sinalização de acesso e processos de certificação no Aeroporto Regional Planalto Serrano, em Correia Pinto.

**Valor Estimado:** R\$ 5,5 milhões

### AEROPORTO REGIONAL SUL – JAGUARUNA SC

#### ALARGAMENTO DE PISTA

**Descrição:** Alargamento da Pista do Aeroporto Regional Sul, em Jaguaruna, de 30m para 45m.

**Valor Estimado:** R\$ 12 milhões

#### TERMINAL DE CARGAS

**Descrição:** Construção de Terminal de Cargas no Aeroporto Regional Sul, em Jaguaruna.

**Valor Estimado:** R\$ 5,5 milhões

#### PÁTIO ESTACIONAMENTO PARA AERONAVES DE CARGA

**Descrição:** Projeto de ampliação do pátio de estacionamento de aeronaves para atender aeronaves de carga.

**Valor Estimado:** R\$ 6 milhões

### AEROPORTO DE CAÇADOR – SC

#### OBRAS DE MELHORIAS PARA CONSOLIDAÇÃO DE UM AEROPORTO REGIONAL – SC

#### INSTRUMENTAÇÃO DE CONTROLE DE VOO

**Descrição:** Implantação da instrumentação de controle de voo.

**Valor Estimado:** R\$ 2 milhões

**VALOR ESTIMADO TOTAL**

**INVESTIMENTO PÚBLICO ESTADUAL**

**AEROVIÁRIO**

**R\$ 37 MILHÕES**

## INVESTIMENTO PRIVADO

### AEROPORTO DE FLORIANÓPOLIS – SC

**Descrição:** Investimentos na concessão do novo aeroporto internacional de Florianópolis.

**Valor Estimado:** R\$ 47 milhões (*Valor total da concessão R\$ 960 milhões*)

### AEROPORTO NAVEGANTES – SC (A SER CONCESSIONADO)

**Descrição:** Investimentos na concessão do aeroporto internacional de Navegantes.

**Valor Estimado:** R\$ 583 milhões  
(*Valor total da concessão em 30 anos*)

### AEROPORTO DE JOINVILLE – SC (A SER CONCESSIONADO)

**Descrição:** Novo terminal de carga.

**Valor Estimado:** R\$ 20 milhões

### CONCESSÃO DO AEROPORTO

**Descrição:** Investimentos na concessão do aeroporto de Joinville.

**Valor Estimado:** R\$ 206 milhões  
(*Valor total da concessão em 30 anos*)

## AEROPORTO CHAPECÓ – SC

### AMPLIAÇÃO EMERGENCIAL DO ATUAL TERMINAL

**Descrição:** Ampliação emergencial do terminal de passageiros do aeroporto de Chapecó.

**Valor Estimado:** R\$ 15 milhões

### EQUIPAMENTOS DE NAVEGAÇÃO

**Descrição:** Aquisição de novos equipamentos de navegação aérea.

**Valor Estimado:** R\$ 500 mil

### NOVA ESTAÇÃO DE CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO

**Descrição:** Construção de nova estação de controle do tráfego aéreo do aeroporto de Chapecó.

**Valor Estimado:** R\$ 1 milhão

### NOVO TERMINAL DE PASSAGEIROS

**Descrição:** Construção de novo terminal de passageiros e cargas.

**Valor Estimado:** R\$ 150 milhões

## VALOR ESTIMADO TOTAL INVESTIMENTO PRIVADO AEROVIÁRIO

**R\$ 1,02 BILHÃO**

### TOTAL ESTIMADO DE INVESTIMENTOS PARA O MODAL AEROVIÁRIO

Esfera	Investimento total	Investimento anual
Federal	R\$ 195 milhões	R\$ 48,68 milhões
Estadual	R\$ 37 milhões	R\$ 9,25 milhões
Privado	R\$ 1,02 bilhão	R\$ 255,63 milhões
<b>TOTAL</b>	<b>R\$ 1,25 bilhão</b>	<b>R\$ 313,6 milhões</b>

Fonte: INFRAERO, OGU, ANAC, SIE/SC e Zurich Airport – Elaboração e compilação FIESC/GETMS

## XI. MODAL DUTOVIÁRIO TERMINAL DE GÁS NATURAL LIQUEFEITO NA BAÍA DA BABITONGA

### INVESTIMENTO PRIVADO

**As restrições de capacidade do Gasoduto Brasil-Bolívia (GASBOL) já comprometem o suprimento de gás natural para a região sul do País, e para Santa Catarina. Trata-se de um insumo importante para a indústria, e que chega a representar, para alguns setores, cerca de 20% dos custos.**

Atracado na Baía da Babitonga, na região do Sumidouro, a cerca de 300 metros da costa, o terminal proposto teria como função receber e armazenar gás natural liquefeito (GNL) de navios metaneiros e restaurá-lo à forma gasosa, tornando o combustível apto aos diversos usos. De acordo com o projeto, **já em fase de licenciamento ambiental**, a estrutura terá **capacidade de 160 mil m<sup>3</sup>** de GNL para regaseificar até 15 milhões de m<sup>3</sup> por dia. Está previsto um moderno sistema de armazenamento que poderá receber e regaseificar GNL simultaneamente, gerando um fluxo constante no sistema.

**Distribuição:** o gás natural será transportado por um gasoduto submarino a ser instalado na Baía da Babitonga. Esse gasoduto vai aflorar no Pontal, município de Itapoá, e seguirá por terra até Garuva, num trecho de 31 km, onde irá se conectar ao gasoduto Brasil-Bolívia (GASBOL).

**Oferta de gás:** o já denominado **Terminal Gás Sul** garantirá o aumento da oferta deste combustível em mais de 175% no Estado, com investimentos previstos de cerca de R\$ 400 milhões.

Além de garantir a segurança do suprimento deste insumo para a Região Sul do País, o que assegura uma demanda significativa, está em fase de desenvolvimento a construção de uma usina térmica de 600 megawatts, com potencial para geração de até 1000 megawatts, abastecendo 1/3 da demanda energética de todo o Estado de Santa Catarina.

## ANEXO

Na figura 29 vemos uma visão geral do projeto do Terminal Gás Sul, de GNL, na Baía da Babitonga com seu duto previsto.



Figura 29: Projeto Terminal Gás Sul (TGS)

## XII. SUPRIMENTO DE GÁS PARA O PLANALTO, OESTE E A SERRA CATARINENSE

A atual infraestrutura de suprimento de gás não atende a região da Serra Catarinense incluindo o Planalto (região central) e Oeste. Estas regiões agregam um importante complexo industrial, conforme anexo. A proposta é avaliar a possibilidade de permitir o transporte do GNL via **Complexo Ferroviário Multimodal Catarinense (mencionado no item I)** para suprir a região. Outras fontes de suprimento ou projetos também deverão ser objeto de avaliação, considerando a maior viabilidade. A SC Gás (companhia de Gás do Estado) reúne várias propostas neste sentido.

## ANEXO

Na figura 30 observamos a potencialidade industrial da região da Serra Catarinense incluindo o Planalto (região central) e Oeste.

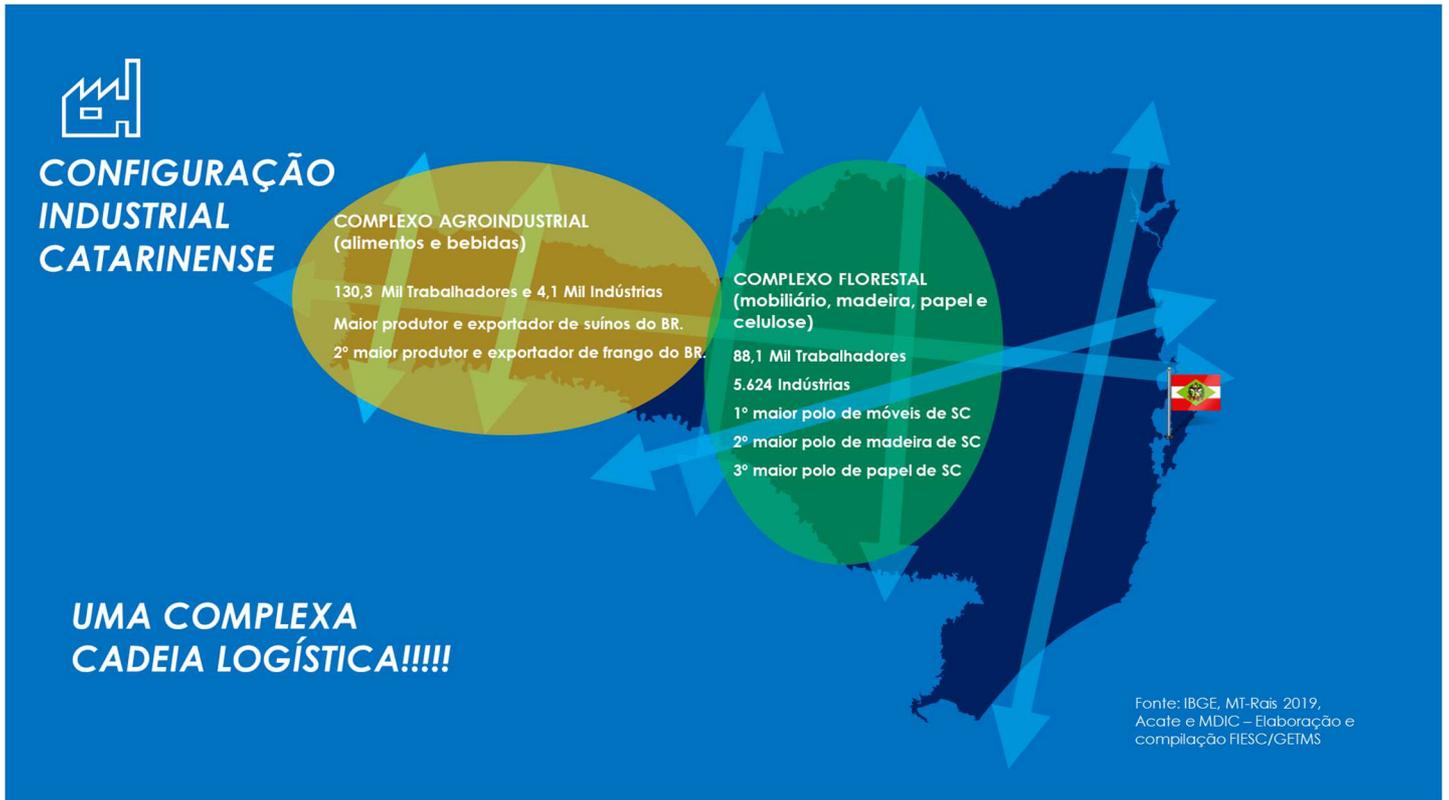


Figura 30: Configuração Industrial da região do Planalto, Oeste e Serra Catarinense



**INDÚSTRIA FORTE É DESENVOLVIMENTO**

0800 048 1212     [fiesc.com.br](http://fiesc.com.br)

**Federação das Indústrias do  
Estado de Santa Catarina**  
Rodovia Admar Gonzaga, 2765  
Itacorubi - 88034-001 - Florianópolis, SC