

# REUNIÃO HÍBRIDA DA CÂMARA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES DA FIESC

- DESAFIOS ATUAIS DA LOGÍSTICA PORTUÁRIA CATARINENSE O QUE FAZER ?

# REUNIÃO HÍBRIDA DA CÂMARA DE LOGÍSTICA E TRANSPORTES DA FIESC

- ACESSOS TERRESTRES;
- ACESSOS AQUAVIÁRIOS;
- PORTO E TERMINAIS PORTUÁRIOS;
- PROPOSIÇÕES;



## Desafio: aumentar investimentos em infraestrutura

Investimentos em infraestrutura (desejado/atual):

---

**O Brasil precisa investir R\$ 340 bilhões/ano até 2038 (aprox. 4% do PIB nacional) para estar entre as 20 melhores infraestruturas das economias globais**

---

Orçamento 2021 previa pouco mais de **R\$ 60 bilhões em infraestrutura dos diversos setores (próximo de 1,55% do PIB nacional)**

---

China investe 8% e Índia 5% dos respectivos PIB





**Egídio Martorano**  
Executivo da Câmara de  
Transporte e Logística da FIESC

## CTL e Conselho na Mídia - (17/03/21 - 07/04/21)



### Santa Catarina enviou a Brasília R\$ 69,8 bilhões de reais em impostos em 2020

Dados apresentados em reunião da Câmara de Transporte e Logística da Fiesc nesta semana mostram a situação e perspectivas locais para 2021 e discussão sobre alteração da Pacta Federativa

Fontes: ND Mais, RCN - Rede Catarinense de Notícias e NSC Total - Baboração e compilação: FIESC / GETMS

### Em reunião com parlamentares, Fiesc reforça a urgência de ferrovias para SC

REUNIÃO



O presidente da Federação das Indústrias de SC (Fiesc), Mario Cazar de Aguiar, debateu as demandas em ferrovias com os senadores Diário Berger (MDB) e Esperidião Amin (Progressistas), com a deputada federal Ângela Amin (Progressistas) e com o representante do deputado Carlos Claudon (MDB), Fábio Lima. O tema foi abordado em reunião na sede da entidade, em Florianópolis, nesta terça-feira (3). "As ferrovias são urgentes e essenciais para Santa Catarina. Temos consciência de que a falta de uma infraestrutura adequada é o principal gargalo para o desenvolvimento. Está na hora de levantarmos a voz por Santa Catarina", afirmou Aguiar.

"Santa Catarina já teve uma malha ferroviária maior do que temos hoje e para nossa surpresa e insatisfação não estamos contemplados no Plano Logístico Nacional (PLN) como um estado possível para receber investimentos ferroviários, a não ser ferrovias de passageiros. Vale lembrar que somos o segundo estado com maior movimentação de contêineres do Brasil. Movimentamos no ano passado 20,2% do total nacional e 12,5% da cabotagem, isso mostra que somos uma plataforma logística importantíssima para o país", declarou Aguiar.

O presidente da Fiesc destacou ainda que os principais portos do país e do mundo têm ligação ferroviária. "Os que não têm ferrovia são os de Santa Catarina. E aqui temos o porto de Itajaí, segundo em movimentação no país, e Itapoc, que ocupa a quinta posição no Brasil", completou. Ele também refletiu a necessidade de fazer um projeto de intermodalidade, que é fundamental para direcionar o crescimento do estado, e informou aos parlamentares que os

## Discriminação

O Estado de Santa Catarina contribuiu com R\$ 69,8 bilhões em impostos para a União em 2020. E teve como retorno tão somente R\$ 7,4 bilhões, o que corresponde a 10,6%. O valor arrecadado representa mais de 4,7 vezes a demanda anual de investimentos federais no Estado, que é de 1,47 bilhão. Dados da Fiesc, durante reunião da Câmara de Transporte e Logística. Entre as obras federais aqui no Estado, apenas duas estão em andamento, dez com prazo expirado e 31 com execução comprometida.

### Estado repassou R\$ 69,8 bilhões à União



## Estado repassou R\$ 69,8 bilhões à União

Em reunião na sede da Fiesc, entidades e políticos debateram a arrecadação catarinense transferida para as caixas da Federação

Santa Catarina arrecadou em 2020 mais de R\$ 69,8 bilhões em impostos para a União, mas recebeu apenas R\$ 7,4 bilhões em retorno, segundo dados divulgados pela Federação das Indústrias de Santa Catarina (Fiesc). O valor arrecadado representa mais de 4,7 vezes a demanda anual de investimentos federais no Estado, que é de 1,47 bilhão. Os dados foram apresentados em reunião na sede da entidade, em Florianópolis, nesta terça-feira (3). O presidente da Fiesc, Mario Cazar de Aguiar, destacou que os principais portos do país e do mundo têm ligação ferroviária. "Os que não têm ferrovia são os de Santa Catarina. E aqui temos o porto de Itajaí, segundo em movimentação no país, e Itapoc, que ocupa a quinta posição no Brasil", completou. Ele também refletiu a necessidade de fazer um projeto de intermodalidade, que é fundamental para direcionar o crescimento do estado, e informou aos parlamentares que os

Com esse montante apontado no documento, seria possível, em pouco tempo, concluir as obras estratégicas federais do Estado".

Mario Cazar de Aguiar, presidente da Fiesc

### PUBLICAÇÃO LEGAL

Table with legal notices and regulations, including sections for 'PÚBLICA LEGAL' and 'EDITAÇÃO DE LEI'.

## Different rythms



### New ships:

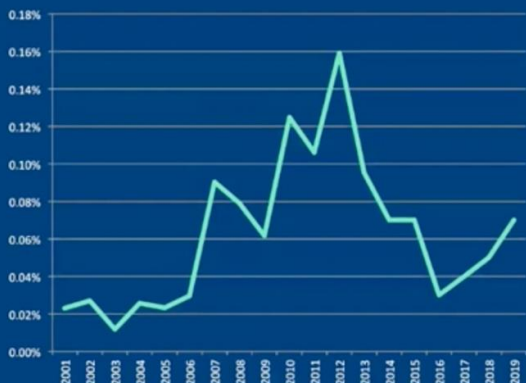
From 18 months for 1 unit, to 3 years for a series

### New terminals:

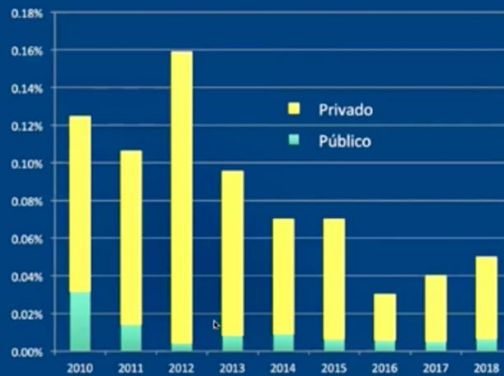
From 5 to 10 years



## Os investimentos públicos no setor portuário deixam a desejar (% PIB)

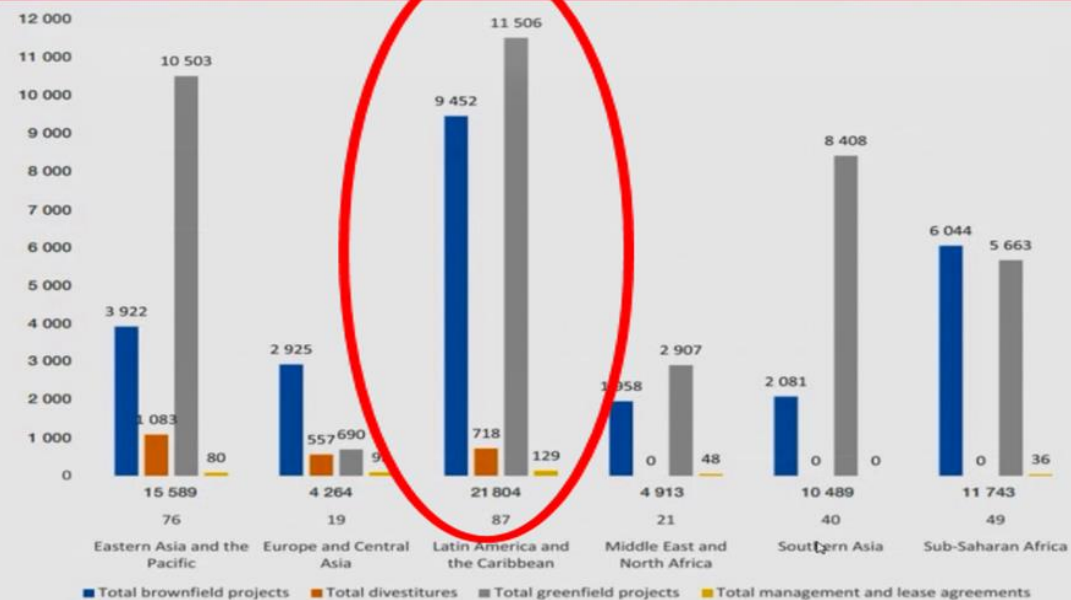


Fonte: Inter.B.



Armando Castelar  
Rio, 27 out 2021

Figure 4.5. Private participation in port infrastructure investments and number of projects by region and type, 2000–2016 (Million dollars)



Source: UNCTAD secretariat calculations, based on World Bank, 2017a (as at July 2017).

### WORLD BANK

- Com concessões de 20 a 50 anos ou mais.
- Os privados financiam 30% dos investimentos.
- 2000 a 2016 investiram U\$70 bilhões em 292 projetos.
- 60% greenfield (TUP's) e 40% brownfield (Portos públicos.)



- Após a Lei 12815/13, a iniciativa privada investiu em novose modernos TUPs,
- Na hinterlândia de SC tem mais 13 novos projetos em Estudo



**1ª**  
Generación

Interfase  
Tierra - Mar

**2ª**  
Generación

Centro de  
Transporte y  
Distribución

**3ª**  
Generación

Centro  
Logístico

Plataforma  
Internacional  
de Comercio

Bs.As

2010

**4ª**  
Generación

Puerto en  
Red

Comunidad  
Portuaria

Servicios  
Logísticos  
Integrados

Bs.As

**5ª**  
Generación

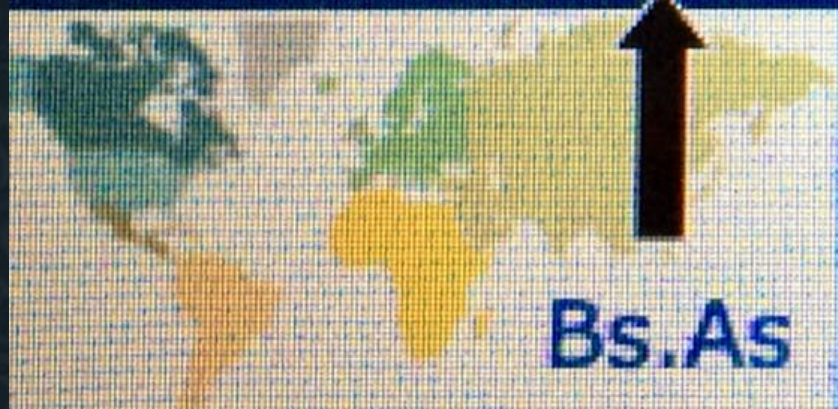
Logística  
Colaborativa

e-Logistics  
Networks

Agentes de  
software.

Semantic Web

Aprendizaje  
Colaborativo





ARMADORES/NAVIERAS/AGENTES MARÍTIMOS

INDUSTRIA / PROVEEDORES TECNOLÓGICOS

EMPRESAS ENERGÉTICAS

OPERADORES LOGÍSTICO - PORTUARIOS

ENTIDADES DE INVESTIGACIÓN,  
DESARROLLO E INNOVACIÓN

ASTILLEROS

SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN

ASOCIACIONES

 **Salles**  
consultoría  
portuaria

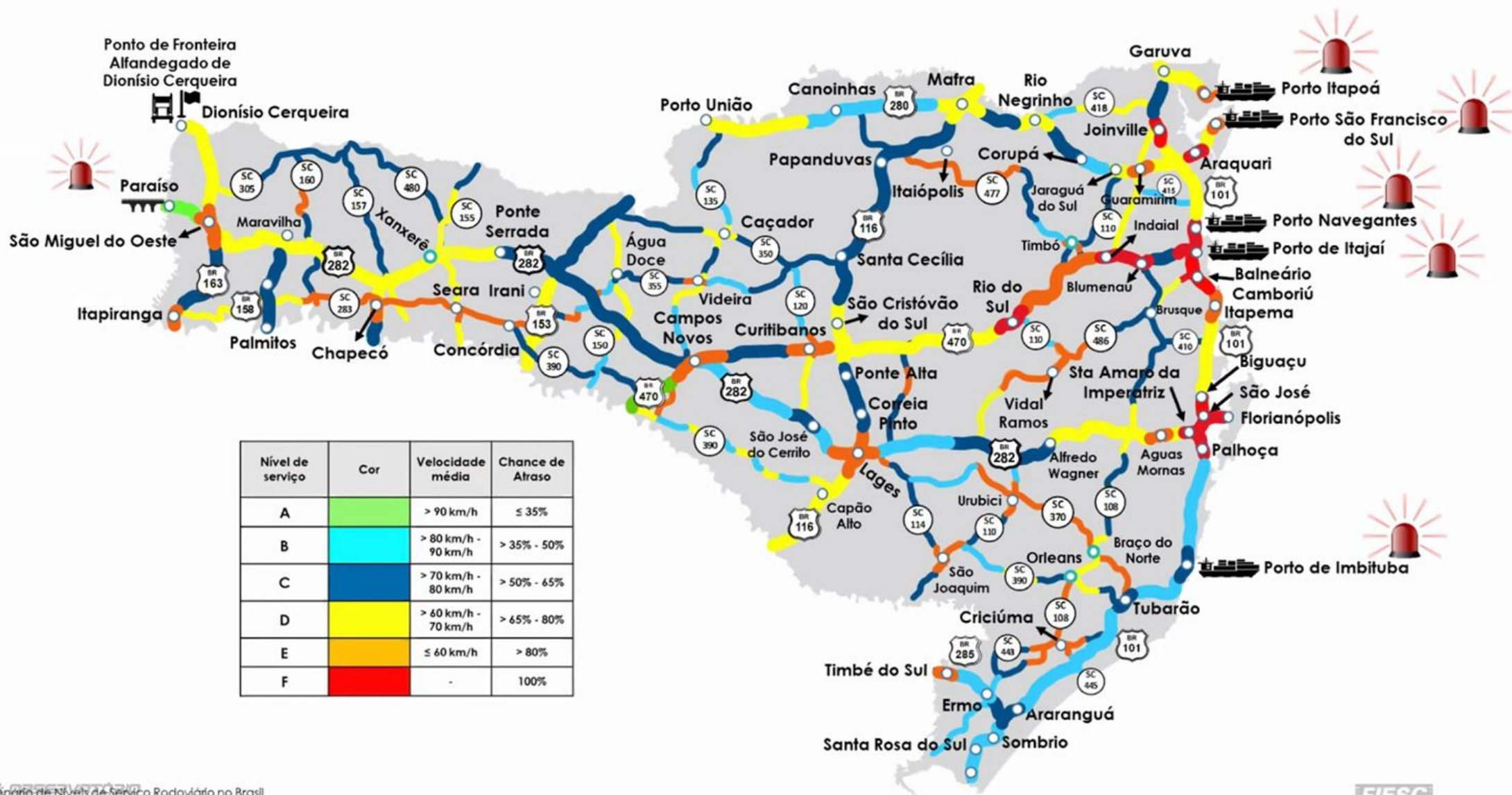
EMPRESAS DE INGENIERÍA

EMPRESAS DE TRANSPORTE POR  
CARRETERA Y FERROVIARIO

ADMINISTRACIONES PÚBLICAS



# Níveis de Serviço Rodovias Estratégicas Federais e Estaduais



Fonte: Cenário de Níveis de Serviço Rodoviário no Brasil  
 Elaboração e compilação: FIESC/GETMS

Baía da Babitonga – 2025  
Portos e Terminais Retroportuários

**Garuva:**

- Cidade dos Transportes
- SBA – Canal do Boi
- CRG
- Superfrio
- HKTC
- Prexx
- VMG
- Tranceu
- TLBR



	2018	2025
<b>Empresas Portuárias e Retroportuárias</b>	18	+ 36
<b>ISS Anual (Itapoá, SFS e Garuva)</b>	R\$ 60 MM	+ R\$ 150 MM
<b>Empregos</b>	8.000	+ 40.000
<b>Investimento Privado Direto</b>	R\$ 5 Bi	+ R\$ 15 Bi

### SIGNIFICANT AXIS OF GLOBAL TRADE.

Europe and Asia are the two most significant regions in global trade, and their trade with each other comprises a greater trade volume than any other pair of regions. As infrastructural linkages and trade agreements expand, Eurasian trade is accelerating and far outstripping either region's trade with North America.



The Future Is Asian: Commerce, Conflict, And Culture In The 21st Century  
Image: Simon & Schuster / Hachette February 2019

4 TRILHÕES

Asians once again see themselves as the center of the world—and its future. The Asian economic zone—from the Arabian Peninsula and Turkey in the west to Japan and New Zealand in the east, and from Russia in the north to Australia in the south—now represents 50 percent of global GDP and two-thirds of global economic growth. Of the estimated \$30 trillion in middle-class consumption growth estimated between 2015 and 2030, only \$1 trillion is expected to come from today's Western economies. Most of the rest will come from Asia.

#### THINK PPP FOR GDP: ASIANS PAY ASIAN PRICES FOR ASIAN GOODS.

Measured in PPP terms, China has already surpassed the United States as the world's largest economy, while Asia as a whole represents about half of global GDP. The more Asian economies trade with one another, the better able they are to maintain low prices for goods.



PIB  
MUNDIAL

COMPRA/  
VENDE/  
PRODUZ



# The Guardian

## What is the Red Sea crisis, and what does it mean for global trade?

Richard Partington

Wed 3 Jan 2024 13:03 EST

How significant is the Red Sea trade route?

The Suez canal handles about 12% of global trade and is accessed by vessels travelling from Europe to Asia. **It adds about 3,000-3,500 nautical miles** to the journey.

Redirecting shipments around the Cape of Good Hope **adds about 1,000-1,500 nautical miles** to 10,000km long journeys connecting Europe with Asia, adding about 10 days to the duration of the trip, according to the Dutch bank ING.

With the impact of the crisis, **cost up to \$1m in extra fuel for every round trip** between Asia and Europe, while insurance costs are also rising, adding to the overall cost of shipments.

Could it drive up inflation?

Redirecting ships is expected to cost up to **\$1m in extra fuel for every round trip** between Asia and Europe, while insurance costs are also rising, adding to the overall cost of shipments.

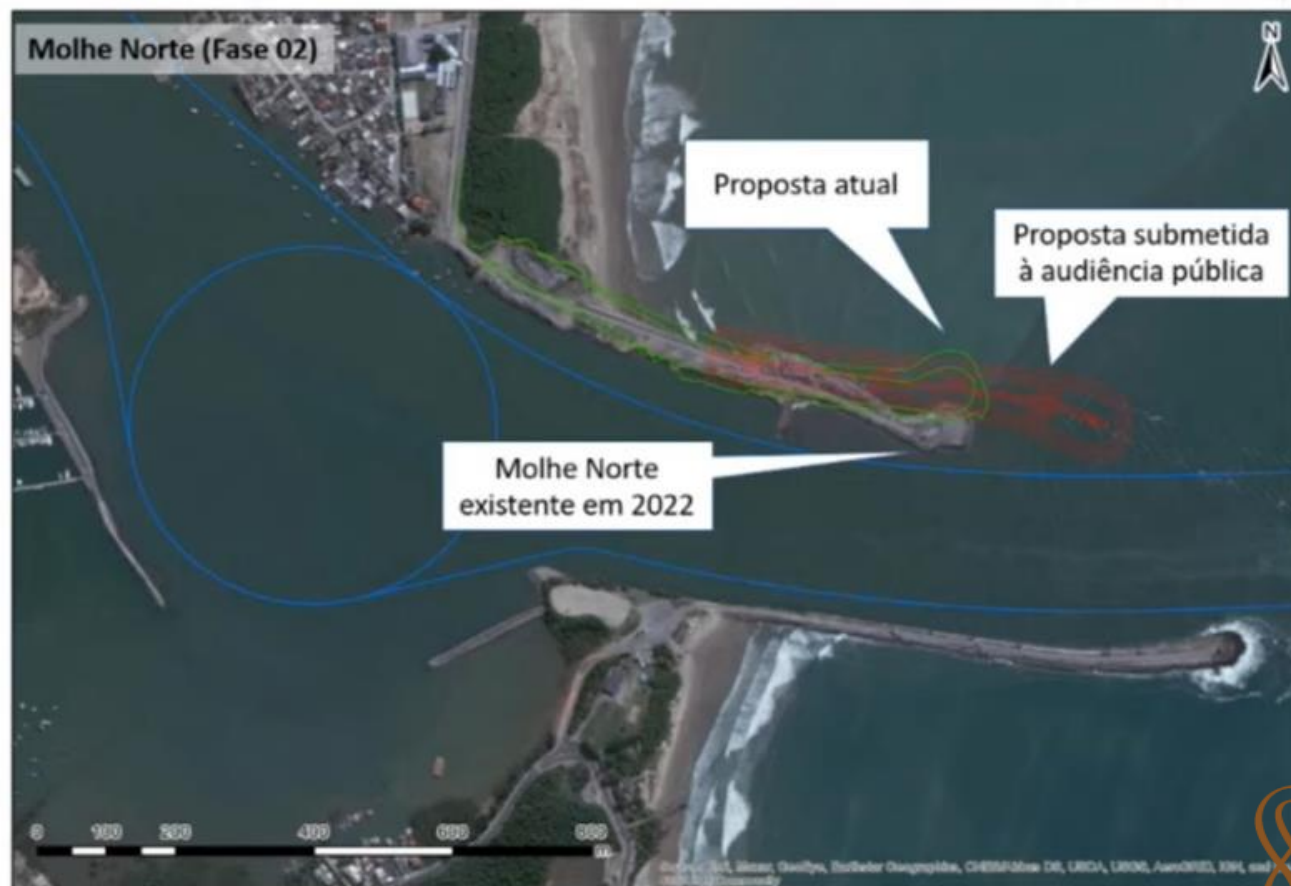
Tankers transporting diesel and jet fuel from the Middle East and Asia are being diverted, while container shipments of consumer goods, commodities, clothing and food are also likely to be delayed.

Global oil prices rose on Wednesday as concerns over delays in the Red Sea



## Novo Acesso Aquaviário

- Canal para navios de **366m de LOA no curto prazo e 400m no longo prazo**
- Dragagem para **calados operacionais de 14,5m**
- **Novo Molhe Navegantes**



# INVESTIMENTO NECESSÁRIO NO COMPLEXO PORTUÁRIO ITAJAÍ-NAVEGANTES



- Projeto avaliado em R\$ 80 MM
- *Aprofundamento e alargamento de canal de 9,00 para 10,20m DHN*
- *Detém licença ambiental*

# INVESTIMENTO NECESSÁRIO NO PORTO DE IMBITUBA

Figura 8: Ilustração da bacia de evolução dimensionada de acordo com as guidelines PIANC.

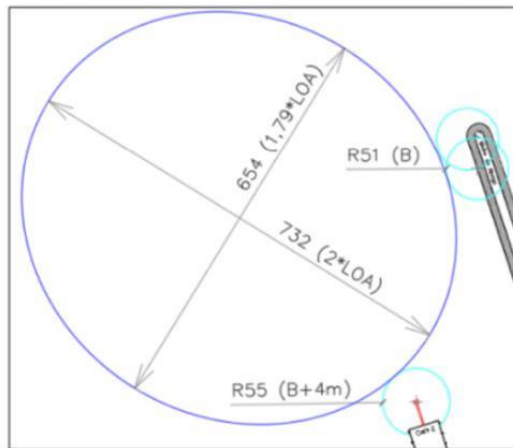
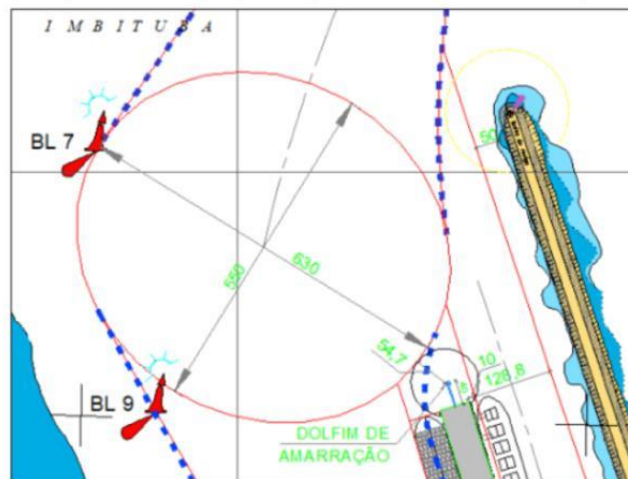


Figura 9: Ilustração da bacia de evolução após otimização em testes de simulador de manobras (canal adotado).



- Realizada a simulação náutica
- *Definido a geometria da adequação da bacia de evolução*
- *Estagio – quantificação de volumes em M3, para definição de valores de investimento*

## 3.2 NAVIOS-TIPO

Na tabela a seguir são apresentadas os navios-tipo do projeto e suas características principais para avaliação e dimensionamento do canal:

Tabela 1: Características principais dos navios-tipo.

CARACTERÍSTICAS PRINCIPAIS	CONTEINEIRO	GRANELEIRO
Comprimento total [m]	366	306
Comprimento entre perpendiculares [m]	350	298
Boca [m]	51	51
Calado [m]	13,5	13,5
Coefficiente de bloco	0,7	0,8
Velocidade do navio [nós]	7	7
Periculosidade da carga	Baixa	Baixa
Manobrabilidade do navio	Moderada	Moderada
Ângulo de leme para curvas	20°	20°



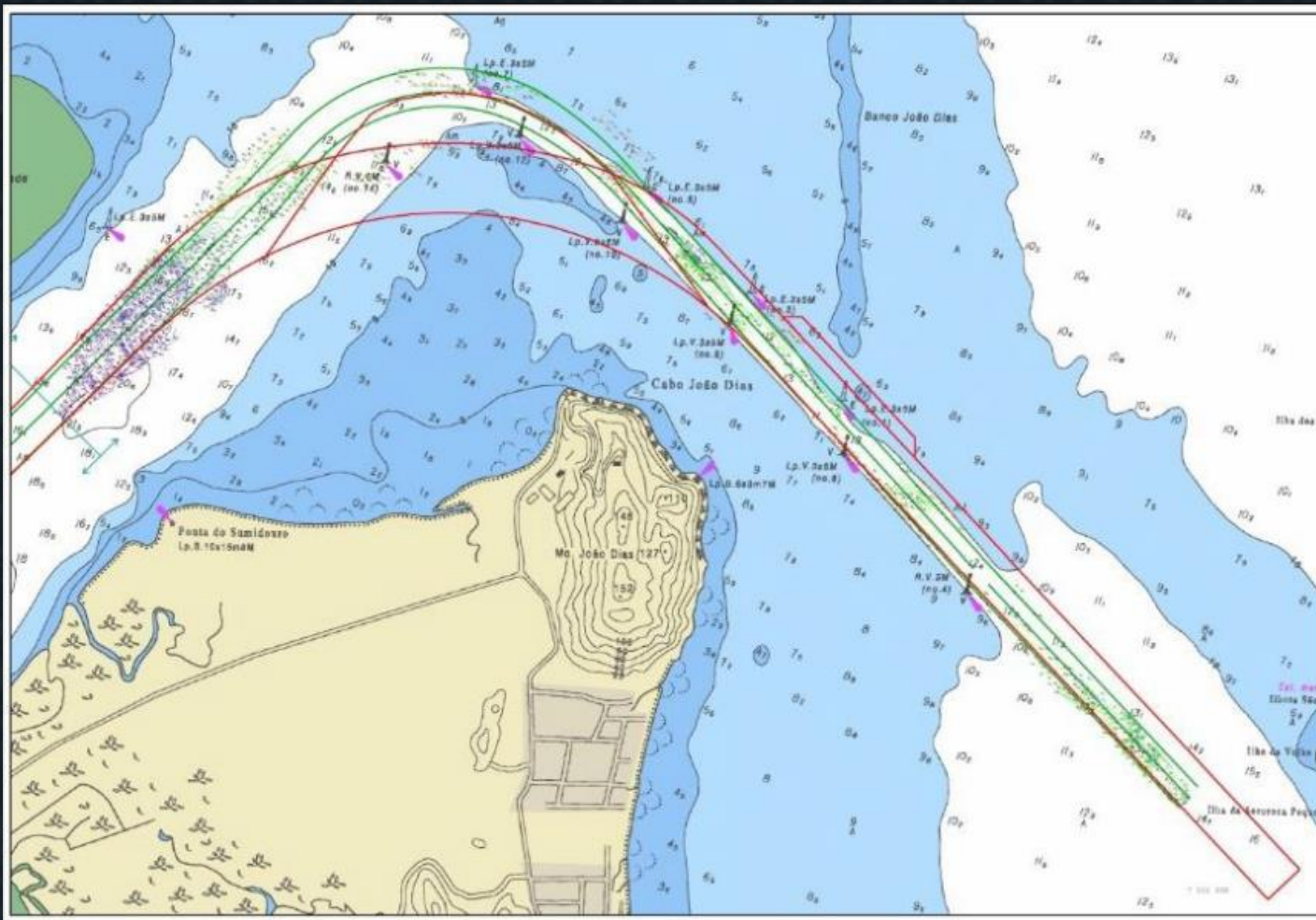
# INVESTIMENTO NECESSÁRIO NO COMPLEXO PORTUÁRIO DA BAÍA DA BABITONGA



- Projeto avaliado em R\$ 300 MM
- Primeiro projeto do Brasil a fazer uso benéfico do sedimento (ENGORDA DA ORLA DE ITAPOÁ)
- Previsão para novo investimento após 10 anos
- Maior potencial de crescimento entre os portos do Sul do País
- Todos os investimentos em projetos técnicos e ambientais já foram realizados
- LP emitida em maio de 2022
- LI emitida em 2024

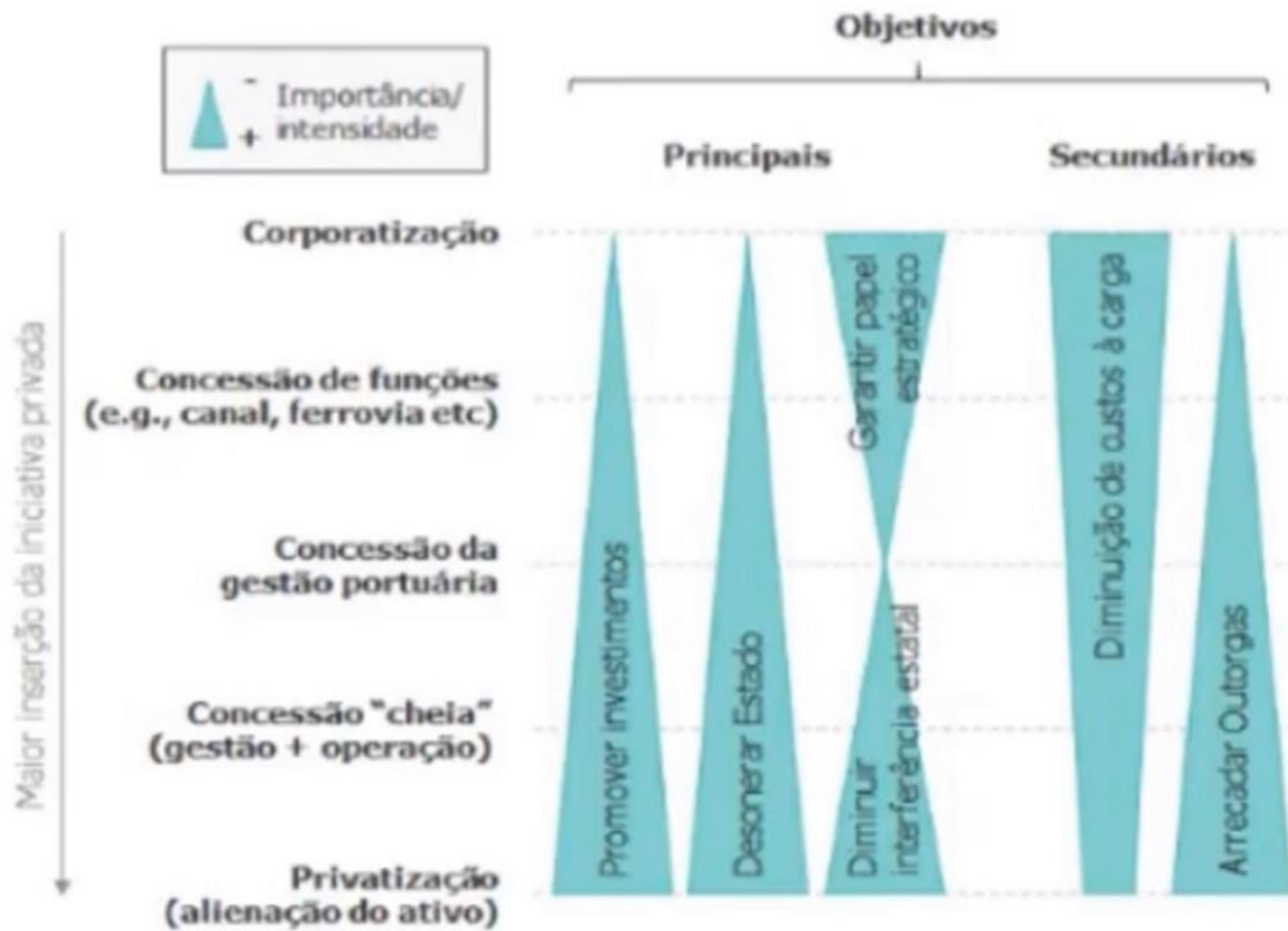
# INVESTIMENTO NECESSÁRIO NO COMPLEXO PORTUÁRIO DA BAÍA DA BABITONGA

Linhas **VERMELHAS** e **VERDES** receberão as intervenções de aprofundamento e alargamento



- **Atenuação da Curva e Profundidade de 16 metros**
- **Licenciamento de Instalação em iminência da Autorização**
- **Projeto apresentado e aprovado pelo então Ministério da Infraestrutura**

# Modelos



## Novo Porto de Itajaí



- Equipamentos **R\$ 913 milhões**
- Desenvolvimento do terminal **R\$ 703 milhões**
- Sistema Aquaviário **R\$ 222 milhões**
- Sistema de Acostagem **R\$ 117 milhões**
- *Retrofit* **R\$ 784 milhões**

**R\$ 2,8 bilhões**  
de investimentos

- TUP – PORTONAVE – R\$ 1 BILHÃO
- TUP – ITAPOÁ – R\$ 1,5 BILHÃO

# PORT COMMUNITY SYSTEM (PCS)

- \* 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.
- \* INTEGRAÇÃO DE DADOS EM UM SOFTWARE CENTRALIZADO (SEJA PÚBLICO OU PRIVADO);
- \* RASTREAMENTO DE ALTA QUALIDADE, QUE AJUDE NA LOCALIZAÇÃO DAS CARGAS NO PORTO;
- \* GESTÃO DOS MEIOS DE TRANSPORTE;
- \* NAS AREAS DE SEU ENTRONO (EADIFS, REDEX, REPOTS, ARMAZENS GERAIS...);

O OBJETIVO DE UM PORT COMMUNITY SYSTEM É REDUZIR O TEMPO E O CUSTO DAS OPERAÇÕES DE IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO E COM ISSO MELHORAR A EFICIÊNCIA DOS PORTOS.

# O PORT COMMUNITY SYSTEM (PCS)

## PARTICIPANTES ENVOLVIDOS

- Autoridades portuárias
- Terminais PORTUÁRIOS – TUP’S
- Linhas de navegação
- Autoridade Aduaneira e Órgãos Intervenientes
- Despachantes aduaneiros
- Operadores de terminais, Terminal Retroportuário, CLIA, REDEX, Depot, Armazéns Gerais, Pátios de Triagem, etc.
- Fornecedores de logística
- Importadores e exportadores

# ENG. MARCELO WERNER SALLES



- *Salles Consultoria Portuária*
- *salles@sallesconsult.com.br*
- *TEL. +55 48 991362100*