
AGENDA
**PORTOS
CATARINENSES
2023**



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 2023 a 2026.

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.



MARIO CEZAR DE AGUIAR
Presidente da FIESC

Considerando que:

- a) Santa Catarina, em 2021, obteve uma corrente de comércio de US\$ FOB 35,2 bilhões, representando a 5ª posição no ranking dos Estados do Brasil, participando com 7,0% 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 2021, mais de 2,4 milhões de TEUS – 65,7 milhões de toneladas, sendo que no mesmo ano o Portonave e o Porto Itapoá, ocuparam **a segunda e a quinta posição no ranking de movimentação de contêineres dos portos brasileiros, respectivamente, representando 20,7% do total movimentado no País;**
- c) Os Portos de Santa Catarina movimentaram cerca de 66 milhões de toneladas (65,7 milhões de toneladas) em 2021. Com esse volume de cargas os Portos de Santa Catarina movimentaram mais do que o Porto de Paranaguá (51,6 milhões de toneladas). Dados Antaq-2021);
- d) 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 2023, conforme o que se segue:

AGENDA PORTOS CATARINENSES



2023

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.”

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	
DP WORD SANTOS	4º	
ITAPOÁ	5º	Não possui
RIO GRANDE	6º	
CHIBATÃO	7º	HIDROVIA
RIO DE JANEIRO	8º	
SUAPE	9º	
PECÉM	10º	

Fontes: Portos SC e ANTAQ 2021 – Elaboração e compilação FIESC/GETMS

Ferrovia - Portos com destaque na Europa, América Latina, América do Norte e Ásia

Portos	Ferrovia
Hong Kong - China	
Busan - Coréia do Sul	
Ningbo - China	
Nova Jersey/Nova Iorque - EUA	
Los Angeles - EUA	
Valência - Espanha	
Roterdã - Holanda	
Hamburgo - Alemanha	
Barcelona - Espanha	
Le Havre - França	
Valparaiso - Chile	

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

4. ***Estimular permanentemente a participação da iniciativa privada na gestão e nos investimentos que promovam aumento da capacidade e de produtividade na atividade Portuária.**
5. **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\$ 280 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\$ 313,6 milhões.
- Projeto de aprofundamento do canal interno, dársena e bacia de evolução para 16 metros, com valor de investimentos estimados na ordem de R\$ 78,4 milhões. **É necessário dar celeridade para emissão do licenciamento para a curva do canal externo, que se encontra em sua última fase junto ao órgão ambiental.**
- Derrocamento 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\$ 49,3 milhões.

➤ **Porto de Imbituba**

- Recuperação estrutural e ampliação dos molhes de abrigo: valor total estimado de R\$ 100 milhões.
- Adequação das Vias Internas (Novo fluxo viário): valor total estimado de R\$ 18 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\$ 56 milhões.
- Desassoreamento da bacia de evolução e dragagem do canal acesso para um calado de 6 metros: valor total estimado em R\$ 5,6 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 m²: valor do investimento R\$ 448 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\$ 224 milhões.

➤ **Porto de Imbituba**

- Recuperação estrutural e ampliação do Berço de n. 03 do Porto: valor total estimado em R\$ 95 milhões.
- Ampliação de Gates e Balanças existentes: valor total estimado em R\$ 3,5 milhões.
- Novo Berço 4 (Área de acostagem ao costado do Berço 02): valor total estimado em R\$ 24 milhões.
- Ampliação da área de acostagem do Berço I e II em 60 metros: valor total estimado em R\$ 10 milhões.
- Terminal de Grãos Agrícolas com Esteiras e Shiploader: valor total estimado em R\$ 210 milhões.
- Terminal de Graneis Minerais: valor total estimado em R\$ 30 milhões.

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\$ 168 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\$ 458,6 milhões.

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

- Duplicação da SC 416: valor total estimado em R\$ 146,8 milhões.
- Complementação da SC 417: valor total estimado em R\$ 46,2 milhões.
- Contorno Ferroviário de Joinville: valor total estimado em R\$ 450 milhões.
- Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul: valor total estimado em R\$ 252 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\$ 920,0 milhões.

- Duplicação de 10 km da estrada municipal José Alves: valor estimado em R\$ 16,8 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**

- Primeira fase da duplicação do Acesso Norte (BR 101 ao Porto): valor total estimado em R\$ 30 milhões.
- Segunda fase da duplicação do Acesso Norte (BR 101 ao Porto): valor total estimado em R\$ 40 milhões.
- Novo Acesso ao Porto de Imbituba com ampliação de gates: valor total estimado em R\$ 15 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”.



FIESC

Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina

PELO FUTURO DA INDÚSTRIA