



CÂMARA PARA
**ASSUNTOS DE
TRANSPORTE
E LOGÍSTICA**

AGENDA PARA A INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E A LOGÍSTICA CATARINENSE 2025

FIESC

Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina – FIESC

Mario Cezar de Aguiar – Presidente

Câmara para Assuntos de Transporte e Logística da FIESC

Egídio Antônio Martorano – Presidente

Proposição, Elaboração, Supervisão Técnica e Redação Final

Egídio Antônio Martorano

Execução

- **Corredores Logísticos Estratégicos Catarinenses**

Saulo Noronha – Engº. Civil

- **Análise Expedita da Situação Física das Obras de Conservação; Restauração e Melhoramentos na Rodovia Federal Concessionada BR-101/Norte, no trecho em SC – Dezembro 2023**

- **Análise Expedita da Situação Física das Obras Remanescentes da Implantação e Pavimentação da BR-101/SC – Contorno Viário na Região da Grande Florianópolis - Fevereiro 2024**

- **Análise Expedita da Situação Física das Obras de Conservação, Restauração e Melhoramentos na Rodovia Federal Concessionada BR-101/ Sul – Abril 2024**

- **Análise Expedita da Situação Física das Obras de Duplicação da BR-470/SC, Segmento - Navegantes/Ilhota/Gaspar/Blumenau/Indaial – Julho 2024**

Saporiti Engenharia Ltda. – CREA/SC 042.638-8

Ricardo Saporiti – Engº. Civil – CREA/SC 002682-6

Equipe Técnica de Apoio

FIESC / GETMS

Marcelo Dorigatti

Pablo Setúbal

Amanda Sobral de Almeida

Jorge Luiz Gayotto de Borba

Edição de Arte

FIESC / GECOR

Fontes:

O conteúdo dos capítulos planejamento e política e gestão foram extraídos do livro da FIESC: Proposta para Inserção de Santa Catarina no Contexto Logístico Nacional – 2019

Contato

www.fiesc.com.br

camara.logistica@fiesc.com.br

Rod. Admar Gonzaga, 2765 - Bairro Itacorubi - 88034-001

Florianópolis/SC – Tel./[WhatsApp: + 55 \(48\) 3231-4106](https://api.whatsapp.com/send?phone=551132314106)

APRESENTAÇÃO

Este documento contém uma proposta de agenda para a infraestrutura de transporte e a logística catarinense, considerando o período de 2025 a 2028, com objetivo contribuir para maior eficiência logística, competitividade e desenvolvimento socioeconômico do Estado de Santa Catarina.

A reforma fiscal em curso consolidará com diferencial competitivo dos estados a variável logística. Temos o exemplo da pujante infraestrutura portuária catarinense, cujos incentivos fiscais são fundamentais para a movimentação destacada. Se não melhorarmos os acessos marítimos e terrestres destes complexos, teremos afetado substancialmente a competitividade da indústria e do Estado de Santa Catarina.

Esta é a décima edição da Agenda, que é elaborada pela Gerência Executiva de Transporte, Logística, Meio Ambiente e Sustentabilidade da FIESC. As sugestões elencadas foram baseadas nas discussões da Câmara e do Conselho Estratégico para a Infraestrutura de Transporte e a Logística Catarinense, nos estudos e análises desenvolvidos pela referida Gerência Executiva nas consultas às Vice-Presidências, Diretorias Regionais, sindicatos filiados à Federação e nas análises realizadas por consultores especializados, entre outros.

Cabe ressaltar que, para a organização da referida agenda, são elencadas propostas divididas em capítulos, considerando as matrizes: Planejamento, Investimentos, Política e Gestão e o Dever de Casa (logística empresarial). Na matriz Investimentos são considerados valores estimados e estão sujeitos à atualização.

Também compõem a agenda documentos específicos como: **Sugestões para Garantir a Segurança e a Eficiência das BR 101/SC Norte e BR 116/SC e Análise e Contribuições para a Proposta de Obras do Ministério dos Transportes para Repactuação dos Contratos de Concessão, A Agenda Portos - 2025, Corredores Logísticos Catarinenses**, além das Análises Expeditas das rodovias catarinenses realizadas pela FIESC no ano de 2024.

MARIO CEZAR DE AGUIAR
Presidente do Sistema FIESC

SUMÁRIO

1 – PLANEJAMENTO	5
1.1 O PLANO ESTADUAL DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA - PELT	6
1.2 PLANOS DIRETORES DOS MUNICÍPIOS - A PRESERVAÇÃO DAS ÁREAS DE DOMÍNIO E “NON AEDIFICANDI” DOS CORREDORES RODOVIÁRIOS ESTADUAIS E FEDERAIS CATARINENSES	8
1.3 PLANEJAR A LIGAÇÃO DO CONTO RNO VIÁRIO DE FLORIANÓPOLIS COM A ÁREA URBANA DA CIDADE (BR-101)	8
1.4 O PLANO AEROVIÁRIO CATARINENSE	8
1.5 A LOGÍSTICA RESILIENTE	111
Anexo: Agenda da Água	11
1.6 OS CORREDORES LOGÍSTICOS DE SANTA CATARINA (CONTRIBUIÇÃO DA FIESC)	11
Anexo: Corredores Logísticos Estratégicos de SC	111
2 – INVESTIMENTOS	12
2.1 - MODAL RODOVIÁRIO	13
Anexo: Sugestões para garantir a Segurança e a Eficiência das Br 101/SC Norte e Br 116/SC e Análise e Contribuições para a Proposta de Obras do Ministério dos Transportes para Repactuação dos Contratos de Concessão	26
2.2 - MODAL FERROVIÁRIO	27
2.3 - MODAL AQUAVIÁRIO	30
2.4 - MODAL DUTOVIÁRIO	37
2.5 - MODAL AEROVIÁRIO	38
3 – INVESTIMENTOS PRIORIDADES 2025	42
4 – POLÍTICA E GESTÃO	47
4.1- A GOVERNANÇA	48
4.2 GESTÃO: PLANO ESTADUAL DE LOGÍSTICA E TRANSPORTE – PELT E O PLANO AEROVIÁRIO DE SANTA CATARINA - PAESC	49
4.3 OS INVESTIMENTOS (GESTÃO)	49
4.4 A SEGURANÇA NAS RODOVIAS DE SC	50
4.5 GESTÃO DAS OBRAS E DA INTEGRIDADE DA MALHA RODOVIÁRIA	53
Anexo: Análise Expedida da situação física das obras de duplicação da Rodovia BR-470/SC no segmento de Navegantes, Ilhota, Gaspar, Blumenau e Indaial	53
4.6 AEROPORTO DE CAÇADOR	54
4.7 REGULAÇÃO E PROJETOS DE LEI EM TRAMITAÇÃO (INFRAESTRUTURA)	54
4.8 CONCESSÕES	55
Anexo: Corredores Logísticos estratégicos catarinenses	55
Anexo: A Ampliação da Participação Privada no Setor Rodoviário no Brasil – O Potencial de um Novo Padrão de Concessões	56
4.9 GESTÃO DAS CONCESSÕES CONSOLIDADAS	57
4.10 INVESTIMENTOS AEROPORTOS	60
4.11 SUPRIMENTO DE GRÃOS (QUESTÃO FISCAL E DA VARIAÇÃO CÂMBIAL)	61
4.12 COMBUSTÍVEIS – INCENTIVOS (LOGÍSTICA)	61
5 – AGENDA PORTOS 2025	62
6 – DEVER DE CASA	77
7 – CONSIDERAÇÕES FINAIS	81

01

PLANEJAMENTO

1.1 O PLANO ESTADUAL DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA - PELT

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

- **Incorporar as características do arranjo produtivo catarinense, a carga industrial e o conceito de intermodalidade, considerando** a malha de transporte atual e futura e indicar o potencial para diversificação da matriz;
- Deve ser referência para a construção de um banco de projetos, identificando oportunidades para investimentos públicos e privados no setor;
- Deverá subsidiar a avaliação e posicionamentos em relação às propostas de concessões no âmbito federal e estadual;
- Considerar **a realização de estudo de viabilidade de um sistema intermodal;**
- **Mapear centros concentradores de carga**, de acordo com as cadeias logísticas de suprimento e distribuição da produção catarinense, definindo a distribuição espacial de centros integrados de logística, ao longo do território, que permitam ganhos de escala, eficiência nos transbordos operações intermodais. No contexto, e considerando a interiorização aduaneira, mapear sítios com potencial para abrigar recintos alfandegados que operem regimes aduaneiros, e que permitam ganhos na eficiência logística. Quando viáveis, estes poderiam estar integrados aos centros logísticos acima mencionados;
- **Avaliar o potencial de integração estratégica e intermodal de Santa Catarina** e definir corredores logísticos no âmbito dos mercados doméstico e internacional, sob a ótica tanto do suprimento quanto para a distribuição;
- Especial atenção deve ser dirigida para Argentina pela condição de país fronteiro, assim como as conexões com outros países do MERCOSUL;
- **Servir de referência para o projeto do Complexo Ferroviário Intermodal Catarinense**, considerando o potencial dos estados vizinhos para plano conjunto, incorporando a Malha Sul sendo que o complexo deve estar interligado com toda a malha de transporte estadual e nacional, assim como conectado com os centros de logística integrada. No contexto se faz **necessário reavaliar e não apoiar a renovação ou extensão da concessão da Rumo da malha Sul. O Plano deve considerar a possibilidade de construir um projeto do Complexo Ferroviário do Sul do Brasil, considerando além da carga de produtos primários a movimentação de carga geral e contêineres e o acesso aos portos. Importante prever uma ligação da Ferrovia Teresa Cristina – FTC com a malha nacional;**
- Avaliar o potencial para o transporte ferroviário de passageiros no projeto a ser construído;
- **A Cabotagem:** em concepção intermodal, definir corredores logísticos incorporando a cabotagem, assim como avaliar e propor ajustes dos terminais portuários para maior eficiência e fluidez destas operações. Também vincular o modal com os centros de logística integrada.

Um grande desafio é quantificar e identificar os fluxos da logística de suprimento e distribuição dos insumos e produtos acabados do setor industrial.

Uma base de dados confiável e representativa da movimentação logística do setor é essencial para que a proposta apresente reais benefícios para melhoria da logística. É também condição essencial para a definição dos corredores logísticos, de medidas para a ampliação da matriz de transporte, assim como a construção e viabilização dos centros logísticos propostos.

O PELT deverá ter a participação do setor produtivo, deve ser dinâmico e atualizado anualmente, e prover os elementos para a necessária política de estado para a logística Catarinense

O PELT deverá garantir a Inserção de Santa Catarina no Contexto Logístico Nacional

1.2 PLANOS DIRETORES DOS MUNICÍPIOS - A PRESERVAÇÃO DAS ÁREAS DE DOMÍNIO E “NON AEDIFICANDI” DOS CORREDORES RODOVIÁRIOS ESTADUAIS E FEDERAIS CATARINENSES

Manter a integridade das faixas de domínio e “non aedificandi” das rodovias, por intermédio da construção de planos diretores pelos municípios de entorno. Assunto também relacionado a questão da política e gestão, sendo fundamental a fiscalização intensa para integridade destas áreas.

Certamente, e de acordo com levantamento da FIESC, estas ocupações, as quais geram muitos acessos aos corredores rodoviários, são um dos principais motivos da ineficiência de nossa malha rodoviária, principalmente em áreas urbanas.

Como exemplo prático de uma das consequências da ocupação destas áreas, temos as obras de ampliação de capacidade em curso das BRs 470 (SC) e 280 (SC), cujo maior desafio está relacionado com a grande demanda de recursos para as desapropriações.

É necessário mobilizar os municípios de entorno das rodovias para a elaboração de **Planos Diretores** visando a conservação das áreas lindeiras e das faixas de domínio e evitando o trânsito urbano nos corredores expressos.

1.3 PLANEJAR A LIGAÇÃO DO CONTORNO VIÁRIO DE FLORIANÓPOLIS COM A ÁREA URBANA DA CIDADE (BR-101)

Avaliar tecnicamente e planejar uma ligação do Contorno Viário com Florianópolis, por intermédio de um prolongamento da Via Expressa (BR-282).

Esta possibilidade atualmente não é objeto de nenhum estudo, mas favoreceria o desvio do tráfego da BR-101 dentro da região urbana, para o Contorno, dobrando o volume de tráfego deste segmento. Isto considerando que a maior parte do tráfego tem como origem ou destino Florianópolis, com dificuldade de utilizar o Contorno porque não existe uma ligação de qualidade.

Proposta: Realizar uma análise das possibilidades e projetar ligações rodoviárias do Contorno Viário de Florianópolis com a Via Expressa BR-282/SC.

1.4 O PLANO AEROVIÁRIO CATARINENSE

Monitorar os resultados práticos e atualizar anualmente o plano realizado em 2024 pelo Governo Estadual, considerando os aspectos incorporados no expediente da FIESC, dirigido ao Secretário de Estado de Portos, Aeroportos, Ferrovias do Estado de Santa Catarina, a seguir disponibilizado.



CE FIESC/GETMS Nº 11.351/2024

Florianópolis, 07 de junho de 2024.

Ao Senhor
JOSÉ ROBERTO MARTINS
Secretário de Estado
Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias do Estado de Santa Catarina
Florianópolis/SC

Assunto: PAESC

Senhor Secretário,

Cumprimentando-o, reiteramos nossos parabéns pela elaboração do Plano Aeroviário de Santa Catarina - PAESC, em andamento, ao mesmo tempo em que agradecemos pela oportunidade de contribuir com este importante projeto, por intermédio da apresentação dos dados preliminares realizada pela equipe responsável na FIESC, no dia 29/05/2024.

No contexto abaixo elencamos algumas sugestões da Federação para sua especial atenção e avaliação:

1 – Essencial que o Plano em questão indique, por intermédio de avaliação técnica criteriosa o potencial de cada aeródromo, definindo sua vocação e classificação (linhas aéreas regulares ou aviação geral) permitindo uma rede que atenda todas as regiões do estado, avaliando as questões mercadológicas, das zonas de influência e o potencial e restrições para expansão de cada equipamento;

2 - Deve ser objeto de destaque no estudo o **Plano Básico de Zona de Proteção dos Aeródromos – PBZPA'S**, estabelecendo as restrições impostas ao aproveitamento das propriedades dentro das Zonas de Proteção de um Aeródromo – ZPAs.

Neste sentido deve haver uma mobilização e sensibilização dos Municípios para considerar nos respectivos planos diretores esta variável, além de realizar o monitoramento e as medidas necessárias para coibir as ocupações indevidas destas zonas;

3 – Considerando o grande potencial de movimentação de carga aérea internacional em Santa Catarina, que em 2023 movimentou uma corrente de comércio de US\$ FOB 2,2 bilhões (MDIC/2023), sendo que 98% desta movimentação foram movimentadas em outros aeroportos da federação. Por isto é importante que seja considerado além do diagnóstico dos fluxos de movimentação, o potencial de mercado que estes números representam – considerando o nosso arranjo produtivo diversificado e pulverizado territorialmente – esta medida é essencial para se definir uma política para a movimentação de carga aérea em Santa Catarina, gerando divisas, emprego e renda;

Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina
Rod. Admar Gonzaga, 2765 - Itacorubi - Florianópolis/SC - 88034-001 - Fone 48 3231 4100 - fiesc.com.br



4 – Considerando o dinamismo do setor e possíveis variações e cenários se faz necessário que o documento seja objeto de avaliação anual e ajustes quando necessário.

Por fim, Senhor Secretário, desejamos que o referido Plano forneça subsídios importantes para uma política de transporte aéreo de cargas e passageiros, assim como colocamo-nos à disposição para qualquer esclarecimento ou outras contribuições.

Atenciosamente,

MARIO CEZAR DE AGUIAR
Presidente do Sistema FIESC

1.5 A LOGÍSTICA RESILIENTE

Elaborar um plano para adaptação às mudanças climáticas para a logística considerando a malha rodoviária, e a logística portuária (sobre este último ver **condições adversas**, no capítulo da **Agenda Portos**) com vistas a mitigar os efeitos dos eventos severos, com análise de risco identificando os pontos críticos e medidas de mitigação. Na malha rodoviária considerar segmentos críticos como encostas, aclives etc., definindo rotas alternativas (avaliar melhorias) e plano emergencial. No caso de concessão, esta ação deve ser uma iniciativa da Concessionária em conjunto com a Defesa Civil, a Polícia Rodoviária Federal ou Estadual, dentre outros entes relacionados ao tema.

Como exemplo temos a interdição do Morro dos Cavalos em 2024, quando rodovias estaduais foram utilizadas em diferentes segmentos como rotas alternativas para contornar a barreira, como as SCs 435, 436, 437, 370, 108, 110 em combinação com algumas rodovias federais como a 153, 282, 116. Entretanto, alguns segmentos das rodovias estaduais estão em condições precárias, com alguns trechos sequer pavimentados.

Este Plano deverá ser adotado para toda a malha rodoviária catarinense. Proposta incorporada na Agenda da Água da FIESC, que pode ser acessada no QR CODE abaixo disponibilizado:

Anexo: Agenda da Água



1.6 OS CORREDORES LOGÍSTICOS ESTRATÉGICOS DE SANTA CATARINA (CONTRIBUIÇÃO DA FIESC)

A Federação realizou estudo por intermédio de engenheiro especializado, com o objetivo de identificar os corredores rodoviários estratégicos para o Estado de Santa Catarina.

Foi considerado no estudo o Volume Diário Médio Anual – VDMA, fornecido pelo DEINFRA e DNIT. Foi também realizado um levantamento dos dados socioeconômicos do entorno das rodovias. Para tal, foram considerados 50 quilômetros de cada margem, as variáveis: População, PIB, PIB Industrial, Comércio Exterior, Estabelecimentos comerciais e industriais, trabalhadores e geração de tributos federais e arrecadação de ICMS.

Este estudo deve ser considerado como uma contribuição importante para o desenvolvimento do **Plano Estadual de Logística e Transporte PELT**, o qual pode ser acessado por intermédio do QR CODE abaixo disponibilizado:

Anexo: Corredores Logísticos Estratégicos de SC



02

INVESTIMENTOS

2.1 - MODAL RODOVIÁRIO

INVESTIMENTO PÚBLICO FEDERAL

BR 282 - SC

DUPLICAÇÃO TRECHO LAGES – SÃO MIGUEL DO OESTE

Descrição: Elaboração de estudos e projetos básicos e executivos, e execução das obras de duplicação, adequação de capacidade e melhorias de segurança com eliminação de pontos críticos da rodovia BR-282/SC.

Valor Estimado Total: R\$ 144,7 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 36,175 milhões

ADEQUAÇÃO DA CAPACIDADE TRECHO PALHOÇA - LAGES

Descrição: Elaboração de Projetos Básicos e Executivos de Engenharia visando a execução das obras de Implantação, Duplicação, Adequação de Capacidade, Restauração, Melhorias de Segurança e Eliminação de Segmentos Críticos da BR-282/SC, entre a BR-101 (B) (Palhoça) e a BR-116 (Lages).

Valor Estimado Total: R\$ 36 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 9 milhões

FAIXAS ADICIONAIS

Descrição: Elaboração de Projeto Básico, Executivo de Engenharia e Obras de Terceiras Faixas de Tráfego e Adequação / Implantação de Interseções e Acessos na Rodovia BR-282/SC entre os kms 23,50 ao 103,80.

Valor Estimado Total: R\$ 28,2 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 7,05 milhões

CONTORNO VIÁRIO DE SANTO AMARO DA IMPERATRIZ

Descrição: Elaboração de Projetos Básicos e Executivos de Engenharia e Obras do Contorno Rodoviário de Santo Amaro da Imperatriz.

Valor Estimado Total: R\$ 166,6 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 41,5 milhões

PASSAGEM SUPERIOR RANCHO QUEIMADO/SC

Descrição: Execução dos serviços de construção da interseção em dois níveis na Rodovia BR-282/SC, em Rancho Queimado/SC

Valor Estimado Total: R\$ 16 milhões

MELHORAMENTOS – RUAS LATERAIS MARAVILHA/SC

Descrição: Execução dos serviços de correção de Ponto Crítico e Implantação e Pavimentação de Ruas Laterais na Travessia Urbana de Maravilha na BR-282/SC.

Valor Estimado Total: R\$ 27 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 9 milhões

MELHORAMENTOS – PROLONGAMENTO DA VIA EXPRESSA DE FLORIANÓPOLIS

Descrição: Projeto e Obras de Prolongamento da Via Expressa de Florianópolis

Valor Estimado Total: R\$ 155 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 38,75 milhões

OBRAS EMERGENCIAIS

Descrição: Execução dos serviços emergenciais de recuperação da rodovia BR-282/SC; Trecho: Florianópolis - Fronteira Brasil/Argentina; Subtrecho: Entr SC-350/408 (Alfredo Wagner) - Entr BR-470(A); Segmento: km 103,8 ao km 325,8.

Valor Estimado Total: R\$ 155 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 38,75 milhões

BR 163 - SC

ADEQUAÇÃO DE CAPACIDADE DA BR 163 – SC

Descrição: Elaboração dos Projetos Básico e Executivo e Construção das Obras de Adequação para Ampliação da Capacidade, Restauração e Eliminação de Pontos Críticos na Rodovia BR-163/SC – Kms 78,62 a 122,6.

Valor Estimado Total: R\$ 245 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 61,25 milhões

BR 163/SC - TRECHO SUL

Descrição: Elaboração de EVTEA para federalização, projetos básicos de engenharia para implantação de OAE e acessos, e projetos básico e executivo de engenharia visando adequação de capacidade com melhoria de segurança e eliminação de pontos críticos – Kms 1,20 a 60,10.

Valor Estimado Total: R\$ 4 milhões

Descrição: Construção de Ponte Divisa SC/RS – Km 0 a 1,20.

Valor Estimado Total: R\$ 40 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 10 milhões

Descrição: Adequação de Trecho Sul – Kms 1,20 a 60,10.

Valor Estimado Total: R\$ 50 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 12,5 milhões

RESTAURAÇÃO WHITETOPPING DO PAVIMENTO E ELIMINAÇÃO DE PONTOS CRÍTICOS NA RODOVIA BR 163-SC

Descrição: Obras de Restauração whitetopping do pavimento e eliminação de pontos críticos na rodovia – Kms 69,96 ao 78,62.

Valor Estimado Total: a definir

BR 280 - SC

DUPLICAÇÃO

LOTE 01 – PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL – ENTRONCAMENTO BR 101 - SC

Descrição: Início das obras de duplicação do trecho denominado Lote 01 – Porto de São Francisco do Sul até o Entroncamento com a BR 101 - Km 0,7 ao Km 36,7.

Valor Remanescente Estimado Total: R\$ 280 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 70 milhões

LOTE 2.1 – ENTRONCAMENTO BR 101 - ENTRONCAMENTO SC 108 - SC

Descrição: Continuidade das obras de duplicação do trecho denominado Lote 2.1 – Entroncamento com a BR 101 até o Entroncamento com a SC 108 - Km 36,7 ao Km 50,74.

Valor Remanescente Estimado Total: R\$ 45 milhões

LOTE 2.2 – ENTRONCAMENTO SC 108 - CORUPÁ - SC

Descrição: Continuidade das obras de duplicação do trecho denominado Lote 2.2 – Entroncamento com a SC 108 até o município de Corupá - Km 50,74 ao Km 74,58.

Valor Remanescente Estimado Total: R\$ 320 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 80 milhões

CONTRATAÇÃO DE EMPRESA DE CONSULTORIA

Descrição: Contratação de empresa de consultoria para a execução do Gerenciamento Executivo e Execução Parcial do Componente Indígena do Plano Básico Ambiental (CI-PBA).

Valor Total: R\$ 7 milhões

EXECUÇÃO DOS SERVIÇOS DE GESTÃO AMBIENTAL

Descrição: Execução dos serviços de Gestão Ambiental abrangendo o Gerenciamento Ambiental, a Supervisão Ambiental e a execução dos Programas Ambientais das obras de duplicação da rodovia.

Valor Total: R\$ 14 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 3,5 milhões

SUPERVISÃO DE OBRA

Descrição: Supervisão das obras de duplicação da Rodovia BR-280/SC, Trecho: Entre Rua Eng. Leite Ribeiro (São Francisco do Sul) – Div. SC/PR (Porto União /União da Vitória) (Entr. Rua Mal. Deodoro).

Valor Total: R\$ 24 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 6 milhões

DESAPROPRIAÇÃO

Descrição: Desapropriação para Execução das Obras de Duplicação.

Valor Total: R\$ 30 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 7,5 milhões

IMPLANTAÇÃO DE ACOSTAMENTO

Descrição: Implantação de Acostamento Jaraguá do Sul - Corupá – Kms 66,80 a 84,28.

Valor Estimado Total: R\$ 30 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 7,5 milhões

PASSARELA

Descrição: Passarela Rio Negrinho – Km 133,1.

Valor Estimado Total: R\$ 1,5 milhão

IMPLANTAÇÃO DE TERCEIRA FAIXA

Descrição: Implantação de Terceira Faixa entre Rio Negrinho e Mafra – Km 131,20 ao Km 170,50.

Valor Estimado Total: R\$ 33 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 8,25 milhões

CONTORNO RODOVIÁRIO RIO NEGRINHO

Descrição: Contorno de Rio Negrinho – Kms 113,6, a 131,20.

Valor Estimado Total: R\$ 79 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 19,75 milhões

CONTORNO RODOVIÁRIO PORTO UNIÃO

Descrição: Contorno de Porto União – Kms 299,28 a 320,08.

Valor Estimado Total: R\$ 125 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 31,25 milhões

PROLONGAMENTO DA RODOVIA BR 280 ATÉ O PORTO BRASIL SUL

Descrição: Elaboração dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental – EVTEA e obra para prolongamento da rodovia.

Valor Estimado Total: R\$ 150 milhões

BR 470 – SC

DUPLICAÇÃO - TRECHO NAVEGANTES A INDAIAL

LOTE 01 - TRECHO NAVEGANTES – ENTRONCAMENTO LUIZ ALVES - SC

Descrição: Continuidade das obras de duplicação do trecho denominado Lote 01 - Navegantes até o entroncamento para o município de Luiz Alves - Km 0,0 ao Km 18,61.

Valor Remanescente Estimado Total: R\$ 20 milhões

LOTE 02 - TRECHO ENTRONCAMENTO LUIZ ALVES – ACESSO A GASPAR - SC

Descrição: Continuidade das obras de duplicação do trecho denominado Lote 02 – Entroncamento para o município de Luiz Alves até o acesso ao município de Gaspar - Km 18,61 ao Km 44,87.

Valor Remanescente Estimado Total: R\$ 12 milhões

LOTE 03 - TRECHO ACESSO A GASPAR – ENTRONCAMENTO SC-421

Descrição: Continuidade das obras de duplicação do trecho denominado Lote 03 – Acesso ao município de Gaspar até o entroncamento com a SC 421 – Acesso à Pomerode - Km 44,87 ao Km 57,78.

Valor Remanescente Estimado Total: R\$ 140 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 35 milhões

LOTE 04 - ENTRONCAMENTO SC 421 (POMERODE) – INDAIAL - SC

Descrição: Continuidade das obras de duplicação do trecho denominado Lote 04 - Entroncamento com a SC 421 – Acesso à Pomerode até o município de Indaial - Km 57,78 ao Km 73,18.

Valor Remanescente Estimado Total: R\$ 105 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 26,25 milhões

SERVIÇOS DE SUPERVISÃO

Descrição: Prestação dos serviços de supervisão das obras de duplicação da Rodovia BR-470/SC, no Segmento do km 0,00 ao km 73,18, numa extensão de 73,18 km.

Valor Estimado Total: R\$ 9 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 2,25 milhões

SERVIÇOS DE GESTÃO AMBIENTAL

Descrição: Execução serv. de Gestão Ambiental, abrangendo o Gerenciamento Ambiental, a Supervisão Ambiental e a execução dos Programas Ambientais no âmbito das obras de duplicação e adequação de capacidade da rodovia BR-470/SC - Trecho Navegantes à Divisa SC/RS.

Valor Estimado Total: R\$ 9 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 2,25 milhões

DESAPROPRIAÇÕES

Descrição: Desapropriação para Execução das Obras de Duplicação da Rodovia.

Valor Estimado Total: R\$ 20 milhões

PROJETO E EXECUÇÃO DE OBRAS COMPLEMENTARES

Descrição: Projeto e execução de obras complementares na rodovia entre os municípios de Navegantes e Indaial.

Valor Estimado Total: R\$ 46 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 11,5 milhões

OBRAS EMERGENCIAIS

Descrição: Execução obras de emergências de recuperação da rodovia.

Valor Estimado Total: R\$ 190 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 47,5 milhões

PROJETO DE DUPLICAÇÃO INDAIAL - CAMPOS NOVOS

Descrição: Contratação de empresa especializada para a elaboração dos Projetos Básicos e Executivos de Engenharia visando a execução das obras de Implantação, Duplicação, Adequação de Capacidade, Restauração, Melhorias

de Segurança e Eliminação de Segmentos Críticos na rodovia BR-470/SC, entre Indaial e Campos Novos.

Valor Estimado Total: R\$ 50 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 11,5 milhões

PONTE ENTRE OS MUNICÍPIOS DE IBIRAMA E APIÚNA – SC

Descrição: Reabilitação da Ponte sobre o Rio Itajaí-Açu II, localizada no limite entre Ibirama e Apiúna, KM 114 na BR-470/SC de 9,4m para 15,2m de largura com a construção de uma nova linha de pilares e reforço da estrutura existente.

Valor Estimado Total: R\$ 15,9 milhões

BR 285 – SC

CONTRATAÇÃO DE CONSULTORIA

Descrição: Consultoria especializada em gestão ambiental, abrangendo supervisão e gerenciamento ambiental, execução de programas ambientais, serviço de arqueologia, elaboração do plano de ação de emergência e do programa de recomposição florestal.

Valor Estimado Total: R\$ 9 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 2,25 milhões

OBRAS EMERGENCIAIS

Descrição: Plano de Trabalho e o Orçamento referente à recuperação emergencial BR-285/SC – Kms 50,62 a 50,83.

Valor Estimado Total: R\$ 60 milhões

EXECUÇÃO DE CONTENÇÕES

Descrição: Execução de Contenções na rodovia – Kms 42,60 a 55,80.

Valor Estimado Total: R\$ 16 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 4 milhões

ILUMINAÇÃO

Descrição: Projeto e Obras de Iluminação da rodovia – Kms 42,60 a 55,80.

Valor Estimado Total: R\$ 6 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 1,5 milhões

OUTRAS DEMANDAS

PROARTE - PROGRAMA DE REABILITAÇÃO DE OBRAS DE ARTE ESPECIAIS

Descrição: Contratação de empresa especializada para a execução dos serviços de manutenção de 54 Obras de Arte Especiais localizadas nas rodovias BR-153/SC, BR-158/SC, BR-163/SC, BR-282/SC, BR-470/SC e BR-480/SC.

Valor Estimado Total: R\$ 32 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 8 milhões

PATO – PLANO ANUAL DE TRABALHO E ORÇAMENTO

Descrição: Execução dos Serviços Necessários de Manutenção Rodoviária (Conservação/Recuperação) nas Rodovias BR-153/SC, BR-158/SC, BR-163/SC, BR-280/SC, BR-282/SC, BR-285/SC, BR-470/SC e BR-480/SC.

Valor Estimado Total: R\$ 750 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 187,5 milhões

CREMA – MANUTENÇÃO E RESTAURAÇÃO DE RODOVIAS FEDERAIS - SC

Descrição: Contratação das Obras e Serviços de Recuperação e Manutenção da Rodovia BR-280/SC e BR-470/SC.

Valor Estimado Total: R\$ 170 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 42,5 milhões

APOIO AOS SERVIÇOS DE DESAPROPRIAÇÃO

Descrição: Prestação de serviços de apoio para atividade de desapropriação.

Valor Estimado Total: R\$ 8 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 2 milhões

SUPERVISÃO DE MANUTENÇÃO

Descrição: Contratação de empresa de consultoria para execução dos serviços técnicos especializados de supervisão e apoio à fiscalização na implementação das ações de manutenção rodoviária.

Valor Estimado Total: R\$ 24 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 6 milhões

SUPERVISÃO DE OPERAÇÕES

Descrição: Contratação de empresa de consultoria para execução dos serviços técnicos especializados de supervisão e apoio à fiscalização na implementação das ações de operações nas malhas rodoviárias.

Valor Estimado Total: R\$ 8 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 2 milhões

SINALIZAÇÃO RODOVIAS FEDERAIS – BR LEGAL – SC

Descrição: Continuação da implantação e recuperação da sinalização das rodovias Federais no Estado de Santa Catarina, (BRs 153, 158, 163, 280, 285, 282, 470, 480).

Valor Estimado Total: R\$ 80 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 20 milhões

CONSTRUÇÃO DE NOVA PONTE SOBRE O RIO PEPERI-GUAÇU – SC

Descrição: Projeto e construção de uma nova ponte internacional sobre o rio Peperi-Guaçu, entre as cidades de Paraíso/Brasil e San Pedro/Argentina, para interconectar a Rodovia Federal BR-282/SC, com a Rodovia Provincial Nº 27, até a Rodovia Nacional Nº14 na Província de Misiones/Argentina.

Valor Estimado Total: R\$ 388 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 97 milhões

IMPLANTAÇÃO DE BALANÇA NAS RODOVIAS FEDERAIS CATARINENSES

Descrição: Implantação de balanças de pesagens nas BR's 153, 158, 163, 280, 285, 282 e 470.

Valor Estimado Total: R\$ 100 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 25 milhões

SEGUNDA FASE DA DUPLICAÇÃO DO ACESSO NORTE (BR 101) AO PORTO IMBITUBA

Valor Estimado Total: indefinido

CONSTRUÇÃO DE GREIDE NAS RODOVIAS FEDERAIS CATARINENSES

Descrição: Obras de greide na BR 280 no município de Porto União.

Valor Estimado Total: a definir

VALOR ESTIMADO TOTAL

INVESTIMENTO PÚBLICO FEDERAL

RODOVIÁRIO

R\$ 4,42 BILHÕES

INVESTIMENTO PÚBLICO ESTADUAL (RODOVIAS)

GARANTIR A EXECUÇÃO DAS OBRAS PREVISTAS NO PROGRAMA ESTRADA BOA PARA AS RODOVIAS ESTADUAIS CATARINENSES

Descrição: Projetos e obras de acesso a cidades, ampliação da capacidade, construção de pontes, trevos, contornos rodoviários, duplicação, implantação de anel viário, pavimentação, reabilitação, restauração, duplicação, revitalização, tratamento de pontos críticos, restauração. Rodovias SC's: 108, 110, 112, 114, 120, 150, 155, 156, 160, 163, 280, 281, 283, 290, 305, 340, 350, 355, 370, 401, 402, 406, 414, 418, 435, 436, 437, 442, 445, 443, 451, 452, 462, 465, 477, 484, 486, 492.

Valor Estimado Total: Aprox. R\$ 2,9 bilhões

Valor Estimado Anual: R\$ 925 milhões

INCLUIR OBRAS ESTRATÉGICAS NÃO CONTEMPLADAS NO PROGRAMA ESTRADA BOA:

Diante de uma análise do proposto a FIESC elencou algumas rodovias que devem ser inseridas no programa em referência as seguintes obras por regiões de Santa Catarina:

REGIÕES NORTE-NORDESTE CATARINENSE:

DUPLICAÇÃO DA SC-416

Descrição: Obras de adequação da capacidade (duplicação) da SC 416 em Itapoá/SC.

Valor Estimado Total: R\$ 625 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 156,25 milhões

DUPLICAÇÃO DA SC-417

Descrição: Obras de adequação da capacidade (duplicação) da SC 417 em Itapoá/SC.

Valor Estimado Total: R\$ 80 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 20 milhões

RESTAURAÇÃO DA RODOVIA SC-108

Descrição: Obras de adequação da capacidade (duplicação) da rodovia SC-108 – trecho: Guaramirim - Joinville.

Valor: a definir

RESTAURAÇÃO DA RODOVIA SC-418

Descrição: Manutenção preventiva e rotineira da rodovia SC-418 – trecho: Rio Negrinho - São Bento do Sul - Campo Alegre – Pirabeiraba - Joinville.

Valor: a definir

RESTAURAÇÃO DA RODOVIA SC-477

Descrição: Manutenção preventiva e rotineira da rodovia SC-477 no município de Papanduva.

Valor: a definir

RESTAURAÇÃO DA RODOVIA SC-120

Descrição: Manutenção preventiva e rotineira da rodovia SC-120 – trecho: Três Barras - Entroncamento com a BR 280.

Valor: a definir

RESTAURAÇÃO DA RODOVIA SC-135

Descrição: Manutenção preventiva e rotineira da rodovia SC-135 – trecho: Porto União - Matos Costa – Calmon - Caçador.

Valor: a definir

MELHORIA DO ACESSO RODOVIÁRIO AO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL

Valor Estimado Total: R\$ 10 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 2,5 milhões

DESENVOLVIMENTO DO PROJETO PARA IMPLANTAÇÃO DE RODOVIA PARALELA À BR-101/SC - RODOVIA VIA MAR, adicionar o projeto em curso o segmento de Itajaí ao Contorno Rodoviário de Florianópolis, não previsto.

Valor Estimado Total: R\$ 36,4 milhões (incluindo o trecho a ser adicionado)

Valor Estimado Anual: R\$ 9,1 milhões

Valor Estimado Total da Região Norte-Nordeste Catarinense: R\$ 1,1 bilhão

REGIÃO DO VALE DO ITAJAÍ:

CONSTRUÇÃO DO TREVO DA BR-101 COM A SC-486

Descrição: Construção de interseção entre a BR-101 e a SC-486 – Rodovia Antônio Heil.

Valor Estimado Total: R\$ 60,4 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 15,1 milhões

RESTAURAÇÃO DA RODOVIA SC-108

Descrição: Manutenção preventiva e rotineira da rodovia SC-108 – trecho: Gaspar - Brusque - São João Batista e Blumenau - Massaranduba.

Valor: a definir

RESTAURAÇÃO DA RODOVIA SC-114

Descrição: Manutenção preventiva e rotineira da rodovia SC-114 – trecho: Pouso Redondo – Taió - Salete SC-477: Indaial – Timbó - Benedito Novo - Dr. Pedrinho.

Valor: a definir

RESTAURAÇÃO DA RODOVIA SC-350

Descrição: Manutenção preventiva e rotineira da rodovia SC-350 – trecho: Rio do Sul – Aurora - Alfredo Wagner.

Valor: a definir

Valor Estimado Total Região do Vale do Itajaí: R\$ 397,2 milhões

REGIÃO DO GRANDE OESTE CATARINENSE:

PROJETO E OBRA DE RESTAURAÇÃO SC-386

Descrição: Projeto para restauração da rodovia SC-386, no município de Mondai/SC

Valor Estimado Total: R\$ 74,1 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 18,5 milhões

RESTAURAÇÃO DA RODOVIA SC-155

Descrição: Manutenção da rodovia SC-155 – trecho: Xavantina – Xanxerê - Bom Jesus - Abelardo Luz.

Valor: a definir

RESTAURAÇÃO C/ AUMENTO DA CAPACIDADE SC-283

Descrição: Obras de restauração e aumento da capacidade da rodovia SC-283, trecho: Iporã do Oeste - Chapecó.

Valor Estimado Total: R\$ 83,1 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 20,7 milhões

RESTAURAÇÃO DA RODOVIA SC-161

Descrição: Manutenção preventiva e rotineira da rodovia SC-161 trecho: Palma Sola – Anchieta – Romelândia - BR-282.

Valor: a definir

RESTAURAÇÃO DA RODOVIA SC-150

Descrição: Manutenção preventiva e rotineira da rodovia SC-150 – trecho: BR-153 - Hercilópolis - Água Doce - Catanduvas.

Valor: a definir

RESTAURAÇÃO DA RODOVIA SC-350

Descrição: Manutenção preventiva e rotineira da rodovia SC-350 – trecho: Lebon Régis - Entroncamento com BR-116.

Valor: a definir

Valor Estimado Total Região do Grande Oeste Catarinense: **R\$ 763,2 milhões**

REGIÃO SERRANA:

RESTAURAÇÃO DA RODOVIA SC-452

Descrição: Manutenção da rodovia SC-452 no município de Brunópolis.

Valor: a definir

RESTAURAÇÃO DA RODOVIA SC-427

Descrição: Manutenção preventiva e rotineira da rodovia SC-427 – trecho: Taió - Passo Manso - Rio do Campo - Santa Terezinha.

Valor: a definir

Valor Estimado Total Região Serrana: **R\$ 93,6 milhões**

REGIÃO SUL:

PAVIMENTAÇÃO SC-108

TRECHO JACINTO MACHADO – PRAIA GRANDE

Descrição: Pavimentação rodovia SC 108, trecho de 31,2 quilômetros compreendido entre os municípios de Jacinto Machado e Praia Grande - SC

Valor Estimado Total: R\$ 72,2 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 18,05 milhões

ACESSO AO PORTO DE IMBITUBA - SC

Descrição: primeira e segunda fase da duplicação do acesso norte (BR 101 ao Porto).

Valor: a definir

RESTAURAÇÃO DA RODOVIA SC-390

Descrição: Manutenção preventiva e rotineira da rodovia SC-390 – trecho: Tubarão - Pedras Grandes - Orleans - Lauro Müller - Bom Jardim da Serra.

Valor: a definir

RESTAURAÇÃO DA RODOVIA SC-108

Descrição: Manutenção preventiva e rotineira da rodovia SC-108 – trecho: Rio Fortuna - Braço do Norte - São Ludgero – Orleans - Urussanga – Meleiro - Turvo.

Valor: a definir

PRIMEIRA FASE DA DUPLICAÇÃO DO ACESSO NORTE (BR 101 AO PORTO DE IMBITUBA)

Valor: a definir

Valor Estimado Total Região Sul: **R\$ 322,4 milhões**

Valor Estimado Total das Propostas da FIESC para Todas as Regiões de Santa Catarina: **R\$ 2,7 bilhões**

VALOR ESTIMADO TOTAL

INVESTIMENTO PÚBLICO ESTADUAL

RODOVIÁRIO

R\$ 5,6 BILHÕES

INVESTIMENTO PÚBLICO MUNICIPAL (RODOVIAS)

PORTO DE ITAJAÍ - SC

Descrição: Construção da 2ª Etapa da Via Expressa Portuária do Porto Itajaí.

Valor Estimado Total: R\$ 130 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 32,5 milhões

DUPLICAÇÃO DA ESTRADA MUNICIPAL JOSÉ ALVES

Descrição: Duplicação de cerca de 5km conectando a rodovia SC-416 ao acesso ao Porto Itapoá.

Valor Estimado Total: R\$ 50 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 12,5 milhões

NOVO ACESSO AO NOVO AEROPORTO DE NAVEGANTES

Descrição: Desapropriações, projeto (em elaboração) e obra.

Valor Estimado Total: A definir

VALOR ESTIMADO TOTAL

INVESTIMENTO PÚBLICO MUNICIPAL

RODOVIÁRIO

R\$ 180 MILHÕES

INVESTIMENTO PRIVADO (RODOVIAS)

CONCLUSÃO DO PROJETO E CONSTRUÇÃO DA RODOVIA PARALELA À BR-101/SC - RODOVIA VIA MAR

Valor Estimado Total: R\$ 9,2 bilhões

TÚNEL DO MORRO DOS CAVALOS - SC

Descrição: Construção de túnel no Morro dos Cavalos, no município de Palhoça/SC – Avaliar a incorporação dos investimentos na quinquenal na concessão do segmento Sul da Concessionária CCR

Valor Estimado Total: R\$ 1 bilhão

BR 101 SUL – SC

Conservação, operação, monitoramento, ações relacionadas à segurança viária na rodovia.

Valor Estimado Total no Período da Concessão: R\$ 3 bilhões

(Valor remanescente da concessão em 25 anos)

BR 101 NORTE – SC

Dar celeridade no processo de repactuação da concessão proposta pelo Ministério dos Transportes, com investimentos estimados em **R\$ 11,83 bilhões**, condicionado ao prazo adicional de 15 anos e a incorporação de obras conforme análise da FIESC (**valores a serem estimados**), para garantir o mínimo de segurança e eficiência, elencadas no documento **Sugestões para Garantir a Segurança e a Eficiência das Br 101/SC Norte e Br 116/SC e Análise e Contribuições para a Proposta de Obras do Ministério dos Transportes para Repactuação dos Contratos de Concessão**, que pode ser acessado pelo QR CODE disponibilizado abaixo.

BR 116 – SC

Apoiar e dar celeridade no processo de repactuação da concessão proposta pelo Ministério dos Transportes, com investimentos estimados em **R\$ 4,15 bilhões**, condicionado a incorporação de obras elencadas na análise da FIESC, para garantir o mínimo de segurança e eficiência, elencadas no documento **Sugestões para Garantir a Segurança e a Eficiência das Br 101/SC Norte e Br 116/SC e Análise e Contribuições para a Proposta de Obras do Ministério dos Transportes para Repactuação dos Contratos de Concessão**, que pode ser acessado pelo QR CODE disponibilizado abaixo.

Anexo: Sugestões para garantir a Segurança e a Eficiência das BR 101/SC Norte e BR 116/SC e Análise e Contribuições para a Proposta de Obras do Ministério dos Transportes para Repactuação dos Contratos de Concessão



VALOR ESTIMADO TOTAL

INVESTIMENTO PRIVADO

RODOVIÁRIO

R\$ 29,18 BILHÕES

TOTAL ESTIMADO DE INVESTIMENTOS PARA O MODAL RODOVIÁRIO

Esfera	Investimento total	Investimento anual*
Federal	R\$ 4,42 bilhões	R\$ 1,105 bilhão
Estadual	R\$ 5,566 bilhões	R\$ 1,391 bilhão
Municipal	R\$ 180 milhões	R\$ 45 milhões
Privado	R\$ 29,18 bilhões	R\$ 7,295 bilhões
TOTAL	R\$ 39,35 bilhões	R\$ 9,83 bilhões

Fonte: OGU, DNIT, Arteris, Ministério dos Transportes, CCR Via Costeira e SIE-SC – Elaboração e compilação FIESC/GETMS. *Os Valores Previstos dos Investimentos Anuais não correspondem ao total dos Investimentos Totais por terem obras que deverão ser concluídas antes do prazo de 4 anos. Na metodologia utilizada pela Agenda Estratégica são utilizados os prazos definidos em editais.

2.2 - MODAL FERROVIÁRIO



O estado de Santa Catarina conta com cerca de 763 km de ferrovias em atividade, sendo 164 da Ferrovia Tereza Cristina e 599 da Rumo Logística. O **transporte de cargas nas ferrovias do Estado cresceu 1,5%** no ano de 2024. No total foram 6,8 milhões de toneladas que foram movimentadas, cerca de **100 mil toneladas a mais do que em 2023**. (Fonte: SPAF-SC).

INVESTIMENTO

ESTADUAL

PROJETO EXECUTIVO FERROVIAS DOS PORTOS - EM ANDAMENTO

MUNICÍPIOS DE ARAQUARI - NAVEGANTES - SC

Descrição: Elaboração de projeto executivo da ferrovia dos portos.

Valor Estimado Total: R\$ 7,4 milhões

PROJETO BÁSICO CORREDOR FERROVIÁRIO DE SANTA CATARINA – EM ANDAMENTO

MUNICÍPIOS DE CORREIA PINTO - CHAPECÓ - SC

Descrição: Elaboração de projeto básico do corredor ferroviário de Santa Catarina.

Valor Estimado Total: R\$ 29,5 milhões

VALOR ESTIMADO TOTAL

INVESTIMENTO PÚBLICO ESTADUAL

FERROVIÁRIO

R\$ 36,9 MILHÕES

PRIVADO

CONTORNOS FERROVIÁRIOS

MUNICÍPIO DE JOINVILLE - SC

Descrição: Construção de contorno ferroviário no município de Joinville.

Valor Estimado Total: R\$ 540 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 135 milhões

MUNICÍPIO DE SÃO FRANCISCO DO SUL - SC

Descrição: Construção de contorno ferroviário no município de São Francisco do Sul.

Valor Estimado Total: R\$ 368 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 92 milhões

MUNICÍPIO DE JARAGUÁ DO SUL - SC

Descrição: Construção de contorno ferroviário no município de Jaraguá do Sul.

Valor Estimado Total: R\$ 851,5 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 212,87 milhões

PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL - SC

Descrição: Elaboração de Projeto do acesso rodoferroviário (Pera) do Porto de São Francisco do Sul.

Valor Estimado Total: R\$ 25,8 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 6,46 milhões

Obs. Estas obras são essenciais e têm sido postergadas ao longo do tempo. Necessário buscar uma solução considerando a restrição fiscal da União. Neste sentido é importante reavaliar e não apoiar a renovação ou extensão da concessão da Rumo da malha Sul. O PELT deve trazer subsídios para desenvolver um plano de um projeto do Complexo Ferroviário do Sul do Brasil, considerando além da carga de produtos primários a movimentação de carga geral e contêineres, bem como os acessos aos portos.

PROJETO NOVA FERROESTE

Descrição: Ramal ferroviário entre as cidades de Chapecó (SC) e Cascavel (PR), com extensão total de 263 km.

Valor Total: R\$ 6,4 bilhões

RAMAL FERROVIÁRIO ITAPOÁ

Descrição: Construção de cerca de 110km de ferrovia ligando Itapoá à Malha Sul na região oeste de Joinville e seguindo para Araquari, onde se ligaria à futura Ferrovia Litorânea em projeto.

Valor Total: R\$ 2 bilhões

**VALOR ESTIMADO TOTAL
INVESTIMENTO PRIVADO
FERROVIÁRIO**

R\$ 10,185 BILHÕES

**TOTAL ESTIMADO DE INVESTIMENTOS PARA O
MODAL FERROVIÁRIO**

Esfera	Investimento total	Investimento anual
Estadual	R\$ 36,9 milhões	R\$ 9,2 milhões
Privado	R\$ 10,185 bilhões	R\$ 2,546 bilhões
TOTAL	R\$ 10,222 bilhões	R\$ 2,555 bilhões

Fonte: DNIT, SPAF-SC, TPF Assessoria, Própria – Elaboração e compilação FIESC/GETMS

2.3 - MODAL AQUAVIÁRIO

INVESTIMENTO PÚBLICO FEDERAL



COMPLEXO PORTUÁRIO DO RIO ITAJAÍ (PORTOS DE ITAJAÍ E NAVEGANTES)

2ª ETAPA NOVA BACIA DE EVOLUÇÃO E CANAL DE ACESSO

Descrição: atendendo navios de 400 m de comprimento e 65 m de boca.

Valor Estimado Total: R\$ 325 milhões

AMPLIAÇÃO DA RETRO ÁREA DO PORTO DE ITAJAÍ

Descrição: Ampliar de retroárea do Porto.

Valor Estimado Total: R\$ 400 milhões

Valor estimado total Complexo Portuário do Rio Itajaí - R\$ 725 milhões

COMPLEXO PORTUÁRIO DA BAÍA DA BABITONGA (PORTOS DE SÃO FRANCISCO DO SUL E ITAPOÁ)

DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO DO CANAL INTERNO E DERROCAGEM DA LAJE DO BARATA

Descrição: Projeto de aprofundamento do canal interno, dársena e bacia de evolução para 16 metros.

Valor Estimado Total: R\$ 30 milhões

Valor estimado total Porto de São Francisco do Sul - R\$ 30 milhões

PORTO DE IMBITUBA

RECUPERAÇÃO ESTRUTURAL E AMPLIAÇÃO DOS MOLHES DE ABRIGO

Descrição: O estado atual do molhe de abrigo no Porto de Imbituba requer a realização de estudo diagnóstico, elaboração de projetos e execução de obras para sua recuperação, reforço e/ou ampliação, visando melhorar a infraestrutura portuária.

Valor Estimado Total: R\$ 100 milhões

Valor estimado total Porto Imbituba - R\$ 100 milhões

PORTO DE LAGUNA

REALIZAÇÃO DE PROJETO PARA MELHORIA E CONSTRUÇÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE LAGUNA

Valor Estimado Total: a definir

RETIRADA DAS PEDRAS E DE UMA LAJE NA ENTRADA DO CANAL DE ACESSO

Valor Estimado Total: a definir

DESASSOREAMENTO DA BACIA DE EVOLUÇÃO E DRAGAGEM DO CANAL ACESSO PARA UM CALADO DE 6 MTS

Valor Estimado Total: a definir

VALOR ESTIMADO TOTAL

INVESTIMENTO PÚBLICO FEDERAL

AQUAVIÁRIO

R\$ 855 MILHÕES

INVESTIMENTO PÚBLICO ESTADUAL

PORTOS ITAJAÍ E NAVEGANTES

ATUALIZAÇÃO E ADEQUAÇÃO DE LEVANTAMENTOS HIDROGRÁFICOS E PROJETO EXECUTIVO PARA DRAGAGEM DO CANAL A MONTANTE DO PORTO DE ITAJAÍ COM ESTUDO FINANCEIRO DA MANUTENÇÃO E EXECUÇÃO

Valor Estimado Total: R\$ 820 mil

PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL

DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO DO CANAL EXTERNO

Descrição: Parceria Público Privado - PPP entre o Porto Itapoá e o Governo Estadual para a dragagem de aprofundamento para 16 metros e retificação de uma curva, no canal de acesso externo.

Valor Estimado Total: R\$ 290 milhões

DERROCAGEM DOS BERÇOS 101 E 201

Valor estimado total: R\$ 22 milhões

AQUISIÇÃO DE EQUIPAMENTOS

Valor estimado total: R\$ 500 mil.

INVESTIMENTOS EM INOVAÇÃO TECNOLÓGICA

Valor estimado total: R\$ 200 mil.

RECUPERAÇÃO DO BLOCO M4-BERÇO 201

Valor estimado total: R\$ 38 milhões.

MODERNIZAÇÃO DO SISTEMA DE PREVENÇÃO CONTRA INCÊNDIO

Valor estimado total: R\$ 1 milhão.

IMPLANTAÇÃO DO CENTRO DE INTELIGÊNCIA APLICADA

Valor estimado total: R\$ 420 mil.

AQUISIÇÃO E ATUALIZAÇÃO DE EQUIPAMENTOS TERRESTRES E DE MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

Valor estimado total: R\$ 3,5 milhões.

AMPLIAÇÃO DO GATE DE SAÍDA

Valor estimado total: R\$ 2 milhões.

MODERNIZAÇÃO DO PERFIL DA LINHA FÉRREA PARA O TR 45

Valor estimado total: R\$ 2 milhões.

RECUPERAÇÃO ESTRUTURAL DO BERÇO 101

Valor estimado total: R\$ 20 milhões.

MELHORIA DO ACESSO RODOVIÁRIO AO PORTO

Valor estimado total: R\$ 10 milhões.

Valor estimado total Porto de São Francisco do Sul - R\$ 389,6 milhões

PORTO DE IMBITUBA

RECUPERAÇÃO ESTRUTURAL DO CAIS III

Descrição: O Cais 3 encontra-se com sua vida útil comprometida e apresenta uma considerável quantidade de patologias estruturais, evidenciando sua deterioração gradual. Há a necessidade premente de realizar alterações compatíveis com as atuais exigências operacionais, visando tanto o aumento da capacidade das embarcações atracadas quanto a implementação de equipamentos de operação portuária mais eficientes. Isso inclui reforço estrutural, expansão da retroárea e a instalação de dois dolphins para viabilizar a operação de navios de maiores dimensões.

Valor estimado: R\$ 95 milhões

DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO

Descrição: Visando o aumento do calado homologado pela Marinha do Brasil, torna-se necessário realizar o aprofundamento das áreas dragáveis no Porto de Imbituba, abrangendo berços, espaços entre berços, bacia de evolução e canal.

Valor estimado: R\$ 25 milhões

PROJETO E EXECUÇÃO DA PORTARIA IV E VIAS DE ACESSO

Descrição: Contratação de projeto básico para a implementação de uma nova entrada no Porto, englobando estrutura civil e vias de acesso. O escopo abrange a construção da Portaria de Entrada IV, planejada para atender às futuras demandas do fluxo de caminhões de carga durante as operações portuárias.

Valor estimado: R\$ 700 mil

AQUISIÇÃO DE BALANÇAS AUTOMÁTICAS

Descrição: Contratação para aquisição de novas balanças, destinadas a atender as demandas operacionais das Portarias II e IV. Essa medida visa otimizar o controle e a eficiência nos processos de pesagem de cargas.

Valor estimado: R\$ 2,5 milhões

PROJETO E EXECUÇÃO OPERAÇÃO COSTADO CAIS II

Descrição: Busca-se viabilizar a construção de um novo berço de atracação no Porto de Imbituba, utilizando o costado do atual Berço II. Este projeto inclui a implementação de defensas e cabeços em seu dorso, visando melhorias na infraestrutura portuária.

Valor estimado: R\$ 60 milhões

EXECUÇÃO DE DOLFIM NO CAIS II

Descrição: A proposta envolve a execução de um dolfim de amarração, acompanhado por uma passarela metálica de acesso, com o objetivo de ampliar a capacidade de atracação do Cais II. Essa iniciativa visa possibilitar a atracação de um terceiro navio, ou de maior porte, nos berços dos Cais I e II.

Valor estimado: R\$ 3,5 milhões

RECUPERAÇÃO ESTRUTURAL CAIS IV

Descrição: O projeto visa a recuperação para uso do Berço IV, atualmente impactado por diversas patologias em sua estrutura. Será realizada uma reforma estrutural abrangente, incluindo a revitalização dos cabeços de amarração, com o objetivo de restaurar e fortalecer a capacidade operacional do berço.

Valor estimado: R\$ 4 milhões

EXECUÇÃO DE DERROCAGEM NO CAIS I

Descrição: Diante da impossibilidade de realizar dragagem de manutenção na área de atracação do início do Cais I, devido à presença de rochas no fundo, torna-se necessária a realização de levantamentos geofísicos/geotécnicos. Esses levantamentos têm como objetivo a elaboração de um projeto básico para a execução da obra de aprofundamento do Berço I, incluindo o derrocamento da área adjacente ao início do Cais I.

Valor estimado: R\$ 4 milhões

EXECUÇÃO DE DERROCAGEM NO CAIS III

Descrição: Após a conclusão das obras de recuperação e reforço do Cais III, o objetivo é aumentar o porte das embarcações atracadas. Para atingir esse fim, torna-se necessário realizar a obra de aprofundamento ao longo do berço do Cais III por derrocamento, visando aumentar a homologação de calado.

Valor estimado: R\$ 8 milhões

PROJETO E EXECUÇÃO DA RECUPERAÇÃO DO CAIS I E II

Descrição: A intervenção nas condições estruturais dos Cais I e II tem como objetivo identificar as patologias atuais e evitar seu agravamento por meio de intervenções corretivas e/ou preventivas. Esta ação visa preservar a integridade estrutural dos cais e garantir sua operacionalidade a longo prazo.

Valor estimado: R\$ 20 milhões

INSTALAÇÃO DE GERAÇÃO FOTOVOLTAICA

Descrição: Este projeto engloba os serviços de projeto e execução de um sistema de geração fotovoltaica, incluindo a coordenação do sistema de proteção, seletividade do sistema elétrico de potência e a adequação das subestações de energia no Porto de Imbituba.

Valor estimado: R\$ 2,5 milhões

PPCI DAS ÁREAS OPERACIONAIS

Descrição: O projeto compreende a construção e execução do Plano de Prevenção e Proteção Contra Incêndios, em conformidade com as normas exigidas pelo Corpo de Bombeiros, nas estruturas portuárias que ainda não atendem ao regulamento.

Valor estimado: R\$ 1,1 milhão

EQUIPAMENTOS DE SINALIZAÇÃO Náutica

Descrição: Este projeto prevê a aquisição de boias e sinalizadores para atender às demandas regulamentares de sinalização náutica e atracação, garantindo a segurança e conformidade com as normas vigentes.

Valor estimado: R\$ 1,15 milhão

DRENAGEM E REDE DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA

Descrição: Este projeto envolve a remodelação da drenagem pluvial e da rede de abastecimento de água, visando a melhoria da infraestrutura portuária. As intervenções incluem a modernização dos sistemas de drenagem e abastecimento, promovendo maior eficiência e sustentabilidade.

Valor estimado: R\$ 5 milhões

Valor estimado Total Porto de Imbituba – R\$ 232,45 milhões

PORTO DE LAGUNA

ELABORAÇÃO DE LEVANTAMENTOS HIDROGRÁFICOS, PROJETO BÁSICO DE DERROCAMENTO E AÇÕES PRELIMINARES NOS MOLHES DE LAGUNA VISANDO A REESTRUTURAÇÃO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE LAGUNA - SC

Valor Estimado Total: R\$ 3,6 milhões

LEVANTAMENTO HIDROGRÁFICOS E PROJETO EXECUTIVO DE DRAGAGEM DO CANAL DE NAVEGAÇÃO AO PORTO DE LAGUNA

Valor Estimado Total: R\$1,4 milhão

Valor estimado Total Porto de Laguna – R\$ 5 milhões

VALOR ESTIMADO TOTAL

INVESTIMENTO PÚBLICO ESTADUAL

AQUAVIÁRIO

R\$ 627,9 MILHÕES

INVESTIMENTO PRIVADO (PORTOS)

TERMINAL DE GRÃOS AGRÍCOLAS COM ESTEIRAS E SHIPLOADER – IMB11 - IMBITUBA

Descrição: Realização de arrendamento definitivo de um terminal de graneis vegetais com capacidade para movimentar cerca de 1,2 milhão de toneladas anualmente, previsto para leilão em 2026, cuja área será explorada mediante arrendamento por 25 anos a interessado privado, que realizará investimentos em novas áreas de armazenagem, esteiras e equipamentos mecanizados no berço 3.

Valor Estimado Total: R\$ 160 milhões

AMPLIAÇÃO DO TERMINAL DE FERTILIZANTES E GRANÉIS AGRÍCOLAS - IMBITUBA

Descrição: Prorrogação antecipada do contrato de arrendamento inerente ao terminal de fertilizantes e graneis agrícolas, com ampliação da capacidade de armazenagem com novos armazéns e silos, integrados com esteiras e equipamentos ao berço n. 3.

Valor estimado: R\$ 210 milhões

TERMINAL DE GRANÉIS MINERAIS - IMB06 - IMBITUBA

Descrição: Realização de arrendamento definitivo de um terminal de graneis vegetais com capacidade para movimentar cerca de 800 mil toneladas anualmente, previsto para leilão em 2026, cuja área de 48,7 mil m2 será explorada mediante concessão por 25 anos a interessado privado, que realizará investimentos em novas áreas de armazenagem para graneis minerais.

Valor estimado: R\$ 100 milhões

PORTO ITAPOÁ

Descrição: Investimentos para ampliação de capacidade.

Valor Estimado Total: R\$ 700 milhões

PORTONAVE

Descrição: Investimentos para adequação do cais, aprofundamento do calado (irá preparar o atracadouro para receber navios com até 400 metros de comprimento) e outras obras no local.

Valor Estimado Total: R\$ 1,0 bilhão

VALOR ESTIMADO TOTAL

INVESTIMENTO PRIVADO

AQUAVIÁRIO

R\$ 2,17 BILHÕES

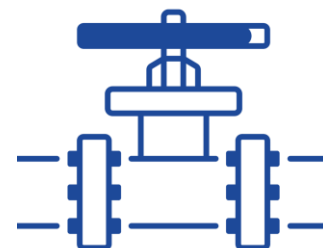
TOTAL ESTIMADO DE INVESTIMENTOS PARA O

MODAL AQUAVIÁRIO

Esfera	Investimento total	Investimento anual
Federal	R\$ 855 milhões	R\$ 213,75 milhões
Estadual	R\$ 627,9 milhões	R\$ 156,97 milhões
Privado	R\$ 2,17 bilhões	R\$ 542,5 milhões
TOTAL	R\$ 3,65 bilhões	R\$ 913,2 milhões

Fonte: Portos SC, SIE-SC e Ministério da Infraestrutura, Porto Itapoá, Portonave – Elaboração e compilação FIESC/GETMS

2.4 - MODAL DUTOVIÁRIO



INVESTIMENTO ESTADUAL

AMPLIAÇÃO DA REDE DE GÁS NATURAL DE SANTA CATARINA

Descrição: Implantação de conexão da rede de Gás Natural do Estado.

Valor Estimado Total: R\$ 427 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 106,75 milhões

VALOR ESTIMADO TOTAL

INVESTIMENTO DUTOVIÁRIO

R\$ 427 MILHÕES

TOTAL ESTIMADO DE INVESTIMENTOS PARA O MODAL DUTOVIÁRIO

Esfera	Investimento total	Investimento anual
Estadual	R\$ 427 milhões	R\$ 106,75 milhões
TOTAL	R\$ 427 milhões	R\$ 106,75 milhões

Fonte: Secretaria de Estado do Planejamento de SC e SC-Gás – Elaboração e compilação FIESC/GETMS

2.5 - MODAL AEROVIÁRIO



INVESTIMENTOS PÚBLICOS ESTADUAIS

AEROPORTO DE CAÇADOR – SC

OBRAS DE MELHORIAS PARA CONSOLIDAÇÃO DE UM AEROPORTO REGIONAL

Descrição: Obras de expansão do aeroporto de Caçador.

Valor Estimado Total: R\$ 4,5 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 1,12 milhões

AEROPORTO DE CORREIA PINTO – SC

Descrição: Elaboração de ensaios anuais e desemborachamento da pista

Valor Estimado: R\$ 306,2 mil

Descrição: Projeto e obra de restauração da via de serviço de combate a incêndio (SCI).

Valor Estimado: R\$ 1,8 milhão

Descrição: Reforma Terminal de Passageiros (TPS).

Valor Estimado: R\$ 3 milhões

Descrição: Supervisão dos Serviço de Combate a Incêndio (SCI) e Reforma Terminal de Passageiros (TPS).

Valor Estimado: R\$ 363,5 mil

AEROPORTO CURITIBANOS - SC

Descrição: Cercado.

Valor Estimado: R\$ 2,2 milhões

AEROPORTO DE FORQUILHINA - SC

Descrição: Aquisição e instalação de Estação Meteorológica de Superfície Automática (EMS-A).

Valor Estimado: R\$ 3,8 milhões

Descrição: Convênio para construção do Serviço Aeropolicial (SAER).

Valor Estimado: R\$ 2,2 milhões

AEROPORTO REGIONAL SUL – JAGUARUNA - SC

Descrição: Concessão Patrocinada – Parceria Público Privada – PPP – 30 anos.

Valor Estimado: R\$ 10 milhões

Descrição: PAPI - Indicador de Percurso de Aproximação de Precisão secundário.

Valor Estimado: R\$ 1,0 milhão

Descrição: Elaboração de ensaios anuais e desemborachamento da pista.

Valor Estimado: R\$ 500,4 mil

AEROPORTO DE LAGES - SC

Descrição: Obra para cerca e reforma de cobertura do salão de embarque/desembarque.

Valor Estimado: R\$ 2,1 milhões

Descrição: Elaboração de projetos básico e executivo em BIM para revitalização do pavimento da pista de pouso e decolagem, pista de táxi e pátio de estacionamento de aeronaves, adequação da faixa de pista, implantação da sinalização vertical e adequação do farol rotativo, indicador de vento iluminado e regulador de corrente contínua (RCC).

Valor Estimado: R\$ 500 mil

AEROPORTO DE LONTRAS / RIO DO SUL - SC

Descrição: Convênio para cercamento e drenagem.

Valor Estimado: R\$ 2,3 milhões

Descrição: Elaboração de projetos básico e executivo, visando a ampliação da pista de pouso e decolagem, readequação do balizamento noturno, PAPI e sinalização horizontal. Condicionado a entrega do PBZPA pelo Município e Obras após a desapropriação realizada pelo município.

Valor Estimado: R\$ 150 mil

AEROPORTO DE PINHALZINHO - SC

Descrição: Convênio para pavimentação de pista de pouso.

Valor Estimado: R\$ 8,0 milhões

AEROPORTO DE SÃO JOAQUIM - SC

Descrição: Elaboração de projetos básico e executivo em BIM de implantação do terminal de passageiros, balizamento noturno luminoso e sinalização vertical, farol rotativo, indicador de vento iluminado, iluminação e sinalização do pátio de estacionamento de aeronaves, implantação de um sistema PAPI na cabeceira predominante e adequação da faixa de pista preparada.

Valor Estimado: R\$ 1,6 milhão

AEROPORTO DE SÃO MIGUEL DO OESTE - SC

Descrição: Revitalização da pista de pouso e decolagem.

Valor Estimado: R\$ 7,5 milhões

AEROPORTO DE TRÊS BARRAS - SC

Descrição: Elaboração de projetos básicos e executivos em BIM de ampliação e revitalização do pavimento da pista de pouso e decolagem, pista de táxi e pátio de estacionamento de aeronaves, adequação da faixa de pista, implantação do balizamento noturno luminoso, farol rotativo, indicador de vento iluminado, iluminação do pátio de estacionamento de aeronaves e um sistema PAPI na cabeceira predominante.

Valor Estimado: R\$ 1,7 milhão

AEROPORTO DE VIDEIRA - SC

Descrição: Revitalização da pista de pouso e decolagem.

Valor Estimado: R\$ 4,8 milhões

PAESC - PLANO AEROVIÁRIO DE SANTA CATARINA

Descrição: Investimentos previstos na primeira fase do PAESC nos aeroportos de Blumenau, Caçador, Concórdia, Correia Pinto, Curitiba, Dionísio Cerqueira, Forquilha, Itapiranga, Joaçaba, Lages, Lontras, Pinhalzinho, Rio Negrinho, São Francisco do Sul, São Joaquim, São Miguel do Oeste, Três Barras, Videira e Xanxerê.

Valor Total Estimado: R\$ 76,4 milhões

VALOR ESTIMADO TOTAL

INVESTIMENTO PÚBLICO ESTADUAL

AEROVIÁRIO

R\$ 134,8 MILHÕES

INVESTIMENTO PRIVADO

AEROPORTO NAVEGANTES – SC

Descrição: Investimentos na concessão do aeroporto internacional

Valor Estimado: R\$ 320 milhões

(Valor remanescente da concessão em 28 anos)

AEROPORTO DE JOINVILLE – SC

Descrição: Investimentos na concessão do aeroporto.

Valor Estimado: R\$ 65 milhões

(Valor remanescente da concessão em 28 anos)

AEROPORTO REGIONAL SUL – JAGUARUNA - SC

Descrição: Concessão Patrocinada – Parceria Público Privada - PP.

Valor Estimado: R\$ 38 milhões

AEROPORTO DE FLORIANÓPOLIS – SC

Descrição: Investimentos na concessão do aeroporto.

Valor Estimado: R\$ 371 milhões

(Valor remanescente da concessão em 24 anos)

VALOR ESTIMADO TOTAL

INVESTIMENTO PRIVADO

AEROVIÁRIO

R\$ 794 MILHÕES

TOTAL ESTIMADO DE INVESTIMENTOS PARA O MODAL AEROVIÁRIO

Esfera	Investimento total	Investimento anual
Estadual	R\$ 134,8 milhões	R\$ 33,7 milhões
Privado	R\$ 794 milhões	R\$ 198,5 milhões
TOTAL	R\$ 928,8 milhões	R\$ 232,2 milhões

Fonte: CCR Via Costeira, SPAF-SC, Floripa Airport, ANAC, SIE/SC – Elaboração e compilação FIESC/GETMS

TOTAL ESTIMADO DE INVESTIMENTOS POR ESFERA

Esfera	Investimento total	Investimento anual*
Federal	R\$ 5,28 bilhões	R\$ 1,32 bilhão
Estadual	R\$ 6,8 bilhões	R\$ 1,7 bilhão
Municipal	R\$ 180 milhões	R\$ 45 milhões
Privado	R\$ 42,3 bilhões	R\$ 10,58 bilhões
TOTAL	R\$ 54,6 bilhões	R\$ 13,65 bilhões

Fonte: OGU, Arteris, SIE/SC, CCR Via Costeira, Ministério dos Transportes, SPAF-SC, ANAC, DNIT, Portos de SC, Ministério da Infraestrutura – Elaboração e compilação FIESC/GETMS

*Os Valores Previstos dos Investimentos Anuais não correspondem ao total dos Investimentos Totais por terem obras que deverão ser concluídas antes do prazo de 4 anos, na metodologia utilizada pela Agenda Estratégica. São utilizados os prazos definidos em editais.

TOTAL ESTIMADO DE INVESTIMENTOS POR MODAL

Modal	Investimento total	Investimento anual*
Rodoviário	R\$ 39,35 bilhões	R\$ 9,83 bilhões
Ferroviário	R\$ 10,222 bilhões	R\$ 2,55 bilhões
Aquaviário	R\$ 3,65 bilhões	R\$ 913,2 milhões
Dutoviário	R\$ 427 milhões	R\$ 106,75 milhões
Aeroviário	R\$ 928,8 milhões	R\$ 232,2 milhões
TOTAL	R\$ 54,6 bilhões	R\$ 13,65 bilhões

Fonte: OGU, Arteris, SIE/SC, CCR Via Costeira, ANAC, DNIT, Portos de SC, Ministério da Infraestrutura – Elaboração e compilação FIESC/GETMS

*Os Valores Previstos dos Investimentos Anuais não correspondem ao total dos Investimentos Totais por terem obras que deverão ser concluídas antes do prazo de 4 anos, na metodologia utilizada pela Agenda Estratégica. São utilizados os prazos definidos em editais.

03

INVESTIMENTOS PRIORIDADES 2025

PRIORIDADES INVESTIMENTOS 2025

OBRAS FEDERAIS

BR 163: Continuidade das obras de adequação da capacidade.

R\$ 64 milhões

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

R\$ 153 milhões

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

R\$ 219,5 milhões

BR 282: Obras de adequação da capacidade, melhoria da segurança da rodovia.

R\$ 107,9 milhões

BR 285: Conclusão da obra/adicional de segurança.

R\$ 10 milhões

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

R\$ 60 milhões

OBRAS EMERGENCIAS – CHUVAS: Investimentos necessários na recuperação emergencial de rodovias federais.

R\$ 180 milhões

PATO: PATO – Plano Anual de Trabalho e Orçamento – **BR's: 470, 285, 280, 282, 153, 158, 163, 480.**

R\$ 177 milhões

PROARTE - PROGRAMA DE REABILITAÇÃO DE OBRAS DE ARTE ESPECIAIS – **BR's: 153, 158, 163, 282, 470, 480.**

R\$ 17 milhões

2ª ETAPA BACIA DE EVOLUÇÃO E CANAL DE ACESSO COMPLEXO PORTUÁRIO RIO ITAJAÍ: para navios c/ 400 m de comprimento 65 m de boca.

R\$ 81,25 milhões

DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO DO CANAL EXTERNO COMPLEXO PORTUÁRIO BAÍA DA BABITONGA: Dragagem de aprofundamento para 16 metros e retificação de uma curva, no canal de acesso externo.

R\$ 72,5 milhões

RECUPERAÇÃO ESTRUTURAL E AMPLIAÇÃO DOS MOLHES DE ABRIGO DO PORTO DE IMBITUBA

R\$ 25 milhões

**Valor Estimado Total
Prioridades Federais:**

R\$ 1,167 BILHÃO

OBRAS ESTADUAIS

GARANTIR A EXECUÇÃO DAS OBRAS PREVISTAS NO PROGRAMA ESTRADA BOA DO GOVERNO ESTADUAL – R\$ 3,9 BILHÕES

GARANTIR A MANUTENÇÃO PREVENTIVA E ROTINEIRA das rodovias estaduais catarinenses
Valor ideal: R\$ 200 milhões anuais

CONSTRUÇÃO DO TREVO DA BR-101 COM A SC-486

Descrição: Construção de interseção entre a BR-101 e a SC-486 – Rodovia Antônio Heil.

Valor Estimado Total: R\$ 60,4 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 15,1 milhões

Valor Estimado Total

Prioridades Estaduais:

R\$ 260,4 MILHÕES

OBRAS MUNICIPAIS

DUPLICAÇÃO DA ESTRADA MUNICIPAL JOSÉ ALVES

Descrição: Duplicação de cerca de 5km conectando a rodovia SC-416 ao acesso ao Porto Itapoá.

Valor Estimado Total: R\$ 50 milhões

Valor Estimado Anual: R\$ 12,5 milhões

Valor Estimado Total

Prioridades Municipais:

R\$ 50 MILHÕES

OBRAS PRIVADAS

Repactuação das Concessões BR 101 (N) e BR 116 (SC): Apoiar a iniciativa em curso pelo Ministério dos Transportes, desde que para uma prazo mínimo 15 anos, e que sejam adicionados, à repactuação proposta, investimentos para garantir o mínimo de segurança e eficiência, conforme proposto no documento: **Sugestões para Garantir a Segurança e Eficiência da BR 101/SC Norte e BR 116/SC, e Análise e Contribuições para a Proposta de Obras do Ministério dos Transportes para Repactuação dos Contratos de Concessão.** Abaixo disponibilizamos o QR CODE para acesso ao documento e expediente formal da Federação dirigido ao Ministério sobre o processo:



CE FIESC/GETMS Nº 20.069/2024

Florianópolis, 03 de outubro de 2024.

Prezado Senhor
JOSÉ RENAN VASCONCELOS CALHEIROS FILHO
Ministro dos Transportes
Brasília/DF

Assunto: Contribuições FIESC - Repactuação Concessões Rodoviárias SC

Senhor Ministro,

Cumprimentando-o, reiteramos nosso apoio pela proposta de repactuação dos contratos de concessão da BRs 101 (SC) (N) e BR 116 (SC), entretanto, e após análise técnica criteriosa das obras elencadas pelo Ministério dos Transportes, em conjunto com a concessionária ARTERIS, concluímos que não são suficientes para gerar uma melhoria razoável na segurança e eficiência de ambos os corredores.

No contexto, pedimos especial atenção no sentido de considerar as propostas contidas na publicação em anexo: **Análise e Contribuições para a Proposta do Ministério dos Transportes para repactuação dos Contratos de Concessão das BRs 101 (SC) (N) e 116 (SC)**, da qual destacamos o abaixo disponibilizado:

1 – Proposta do MT/ARTERIS para a BR101 (SC) (N): Após análise operacional e econômica das obras propostas para repactuação em curso, realizada por intermédio de engenheiro especializado (capítulo 4 do anexo), foi identificado que o proposto (relação de obras) é insuficiente e poderá gerar operação com fluxos de demanda maiores do que a capacidade nos dias de maior tráfego, o que levará a congestionamentos de grande extensão e por grandes períodos.

Esta limitação foi identificada inclusive no período intermediário – 2035, e considerando este resultado, no mencionado, documento foram elencadas pelo consultor obras que devem ser incorporadas a repactuação;

2 – Proposta do MT/ARTERIS para a BR 116 (SC): Após análise expedita das obras propostas, no capítulo 2, incorporamos obras a serem inclusas para garantir no período de extensão proposto a segurança e eficiência do corredor. Dentre as prioridades destacamos a inclusão de terceiras faixas e melhorias nos entroncamentos com as rodovias estaduais e federais, dentre outras;

3 – Proposta FIESC: Ainda no capítulo 2 elencamos algumas sugestões que poderão resultar na melhoria e eficiência de ambos os corredores, considerando as matrizes: planejamento, gestão e investimento. Algumas destas medidas poderão também

trazer maior transparência e monitoramento no que diz respeito ao cumprimento dos contratos a serem firmados.

Por fim, Senhor Ministro, destacamos que os corredores em questão são estratégicos para Santa Catarina e o Brasil. Não se trata de uma questão regional. As restrições apresentadas atualmente também afetam negativamente a pujante atividade econômica localizada ao longo dos traçados das BRs 101 (SC) (N) e 116 (SC). Ao longo de 50 quilômetros dos entornos de ambos os segmentos rodoviários, são gerados um PIB de R\$ 222,9 bilhões (2021), uma corrente de comércio de US\$ FOB 34,3 bilhões (SECEX 2023), sendo predominantemente exportação de produtos industriais, e uma arrecadação de tributos federais de R\$ 69,9 bilhões (2023).

Atenciosamente,



MARIO CEZAR DE AGUIAR
Presidente do Sistema FIESC

CONCLUSÃO DO PROJETO E CONSTRUÇÃO DA RODOVIA PARALELA À BR-101/SC - RODOVIA VIA MAR

Valor Estimado Total: R\$ 9,2 bilhões

Valor Estimado Total

Prioridades Privados:

R\$ 25,18 BILHÕES

04

POLÍTICA E GESTÃO

4.1- A GOVERNANÇA

A GESTÃO DE TRANSPORTES

Considerando os grandes desafios e a importância da infraestrutura para a competitividade de Santa Catarina, abaixo elencamos temas que devem ser considerados para a gestão desta área no âmbito Estadual.

Foram elencados núcleos temáticos, sem definir a estrutura ou organograma necessário, entretanto é nosso entendimento que estes núcleos devam ser geridos por pessoas com capacidade técnica e de gestão para que seja cumprida a extensa agenda da logística catarinense:

- Núcleo de Planejamento, Estudos e Projetos: com visão integrada, sistêmica e intermodal;
- Núcleo de Obras e Projetos: Fiscalização e gestão das obras em todos os modais e seus cronogramas físicos e financeiros, incluindo as obras do interior;
- Núcleo de Segurança Rodoviária (humanização): Sob a coordenação da Polícia Rodoviária Estadual e **vinculado diretamente ao governador**;
- Núcleo de Conservação e Manutenção Rotineira das Rodovias: Gestão e fiscalização;
- Núcleo de Programas de Parcerias e Investimentos Estadual: Planos processos de concessão, **vinculado diretamente ao governador a exemplo do Governo Federal** (deverá também acompanhar as propostas de concessões federais);
- Núcleo de Rodovias Vicinais Municipais: Apoio para manutenção e melhorias das rodovias vicinais dos Municípios.

Observação 1: devem ser definidos critérios Técnicos para contratação do pessoal.

Observação 2: O Conselho Estratégico para a Infraestrutura de Transporte e a Logística Catarinense pode contribuir para gestão da área de transporte, como Fórum Consultivo em reuniões temáticas sob a coordenação do Governador ou de representante designado por este, para discutir e avaliar, contribuindo para uma política de estado para o transporte catarinense.

GOVERNANÇA NO ÂMBITO FEDERAL - O DNIT:

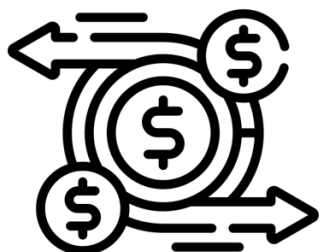
- ✓ Priorizar os critérios técnicos e sem ingerência política para definição da Superintendência e equipe da gestão.
- ✓ Aumentar o contingente de engenheiros e técnicos (fiscalização e projetos);
- ✓ Centralizar em SC a gestão ambiental das obras e a coordenação ferroviária.

4.2 GESTÃO: PLANO ESTADUAL DE LOGÍSTICA E TRANSPORTE – PELT E O PLANO AEROVIÁRIO DE SANTA CATARINA – PAESC

Garantir a qualidade e o acompanhamento dos resultados práticos e a implantação do previsto de ambos os planos, considerando uma atualização anual e a participação do setor produtivo. No caso de o PELT acompanhar a construção para garantir que incorpore as características do setor produtivo catarinense, a carga de valor agregado e a intermodalidade.

4.3 OS INVESTIMENTOS (GESTÃO)

O PACTO PELAS RODOVIAS FEDERAIS CATARINENSES



Assegurar a previsibilidade orçamentária de obras públicas, aliado a um plano de execução factível, é essencial para garantir que os recursos públicos sejam utilizados de maneira eficiente e eficaz.

4.3.1 PREVISIBILIDADE E SEGURANÇA NOS INVESTIMENTOS

- Dotar um valor factível na Lei Orçamentária Anual - LOA: Mobilização junto ao Poder Executivo e fórum parlamentar (emendas).

4.3.2 GESTÃO

- Definir em conjunto, sob a gestão do DNIT (SC), um cronograma com execução de acordo com o previsto e a capacidade, evitando as paralizações.

4.4 A SEGURANÇA NAS RODOVIAS DE SC

De acordo com pesquisa da CNT em conjunto com a Polícia Rodoviária Federal, em 2023, Santa Catarina foi o 2º maior estado em quantidade de acidentes e 4º em quantidade de mortes nas rodovias federais. Os custos estimados dos acidentes no período de 2011 a 2023 totalizaram cerca de R\$ 28,3 bilhões. E os custos estimados das mortes, no mesmo período, foram de aproximadamente R\$ 5,6 bilhões (Fonte: Painel Acidentes CNT).

Por intermédio do seu **Programa de Humanização das Rodovias Catarinenses** a FIESC elencou algumas medidas no sentido de reverter as tristes estatísticas de acidentes de trânsito no Estado:

- Intensificar as campanhas de educação de trânsito nas escolas e empresas;
- Regulamentar nos Municípios as profissões de Motofretista, Motoboy e Mototaxista – esta é uma medida importante considerando o grande número de acidentes graves neste veículo, principalmente nas zonas metropolitanas do Estado;
- A Exemplo do Governo Federal que instituiu o Programa BR Legal para investimentos na sinalização das rodovias, criar o **Programa Rodovias SC Legal**;
- Realizar um mapeamento dos pontos críticos nas rodovias estaduais e federais, definindo investimentos pontuais para diminuição das estatísticas de acidentes;
- **Controle de peso (balanças):**
Estudo do IPEA/DENATRAN/ANTP (2006) afirma que 28% dos acidentes registrados nas rodovias federais no interstício de um ano envolveram no mínimo um veículo com carga, gerando prejuízo superior a R\$ 2,5 bilhões. Os veículos de carga são naturalmente mais perigosos que os demais, e esse fenômeno é, certamente, agravado pelo sobrepeso.
- **Conectividade:**
Garantir a conectividade nas rodovias é o primeiro passo necessário para desenvolver as chamadas **rodovias inteligentes**. São consideradas inteligentes rodovias que incorporam uma série de tecnologias, como internet das coisas (IOT), *bigdata* e rastreamento em tempo real, e que conjuntas formam um sistema de Inteligência de Tráfego, os chamados **ITS** (*Intelligent Traffic System*).

A conectividade em uma rodovia **está vinculada diretamente com a segurança**, quando permite comunicação em caso de emergência, como por exemplo em um acidente ou qualquer outra dificuldade do usuário e seu veículo. De acordo com estudo de abril de 2024, da Agência Nacional de Telecomunicações - ANATEL, **menos de 32% da malha rodoviária nacional possui cobertura móvel**.

- **Motolância:**
Um atendimento rápido e eficiente nas ocorrências de acidentes rodoviários permite o acolhimento adequado das vítimas além de diminuir o tempo de

congestionamento, com implicações na eficiência. Santa Catarina, e alguns outros estados e municípios do país, têm utilizado as motocicletas para os primeiros socorros, como por exemplo o Distrito Federal que utiliza este veículo desde o ano de 2009. Para salvar uma vida, cada minuto conta, especialmente em casos de parada cardíaca ou trauma grave, por exemplo.

Em dezembro de 2008 o Ministério da Saúde publicou portaria para instituir o veículo motocicleta como integrante da frota de intervenção do Serviço de Atendimento Móvel de Urgência – SAMU definindo os critérios técnicos para sua utilização. Este veículo pode ser utilizado para o atendimento pré-hospitalar (APH) em locais congestionados e de difícil acesso. Pois as motocicletas têm a facilidade de andar por um corredor entre os veículos ou transpondo uma via para a outra, além de passar por cima de calçadas e até descer escadas, coisas que uma ambulância não tem condições de realizar.

As “**motolâncias**”, como são habitualmente conhecidas, atuam em ocorrências severas, abrindo caminho no trânsito para as ambulâncias. Atendem também ocorrências moderadas, em que o transporte do paciente pode não ser necessário, situação na qual ele pode ser estabilizado no local. Sempre os primeiros a chegar, conseguem suprir toda a demanda até o momento da chegada da ambulância e ao final abrem o caminho para que as viaturas se encaminhem com rapidez aos hospitais ou UPA's. Durante o verão, quando há um aumento considerável de turistas no litoral catarinense, causando constantes engarrafamentos, o atendimento por meio destes veículos tem se destacado pela agilidade e eficiência.

Em Balneário Camboriú (SC), 70% dos atendimentos feitos pelas motolâncias são solucionados sem necessidade de chegada da ambulância. Já no Distrito Federal, os atendimentos prestados por motocicleta ocorrem sempre em dupla, composta por técnico de enfermagem e enfermeiro. Elas estão equipadas com o essencial para a prestação de cuidados à saúde, como desfibriladores, materiais para controle de hemorragias, equipamentos para suporte básico de vida e outros suprimentos médicos. O motivo de serem duplas é pelo fato de um complementar o outro, ocupando dois baús carregados com todos os materiais, equipamentos e suprimentos necessários.

Além da agilidade e eficiência, pois diminui o tempo de resposta da ocorrência, e do custo operacional ser bem menor do que o de uma ambulância, pois diminui o custo com o combustível, manutenção e pessoal, facilita as manobras e o estacionamento próximo aos locais de emergência, permitindo um acesso mais rápido e eficiente. Em Santa Catarina, o veículo é pilotado por um técnico de enfermagem treinado para realizar o primeiro atendimento emergencial ao paciente até a chegada da ambulância tradicional ou da equipe médica avançada.

- **Bloqueador de Visão para Acidentes:**

Em situações de acidentes de trânsito em rodovias, o fluxo de tráfego é intensamente comprometido. Não somente pelo distúrbio direto causado pelo acidente, mas também pela curiosidade dos motoristas, gerando um gargalo

indireto, reduzindo a velocidade do fluxo e causando congestionamentos, mesmo depois da desobstrução completa da via e até mesmo no sentido contrário. Esta situação, além de comprometer a fluidez do tráfego, pode gerar, dentre outras distorções, novos acidentes ou atrapalhar o trabalho de resgate das ambulâncias ou de atendimento da polícia.

Uma solução prática e barata para este comportamento, muito utilizada em países europeus, são os bloqueadores de visão. Chamados de *Incident Screens*, o produto é constituído por tablados articulados que podem ser facilmente montados no local do acidente, bloqueando completamente a visão dos motoristas que passam pelo local. A utilização destes bloqueadores cria também um ambiente privativo em casos de acidentes fatais ou cenas sensíveis, resguardando tanto as vítimas quanto os demais motoristas.

Figura 1: Aplicação de bloqueadores de visão em rodovia no Reino Unido



Fonte: Auto Express UK

Em 2013, a Agência de Rodovias do Reino Unido investiu £2,3 milhões na compra de 1.000 conjuntos de bloqueadores. Cada conjunto é composto por 30 telas que podem atingir 75 metros de cobertura se usados de ponta a ponta. A iniciativa fez parte do programa CLEAR (Collision, Lead, Evaluate, Act and Reopen) que buscava reabrir estradas mais rapidamente após acidentes e manter o tráfego fluido.

- **Preservação das Áreas contíguas e de Domínio das Rodovias e a Segurança:**
A preservação destas áreas lindeiras são fundamentais também para a segurança das rodovias, permitindo ampliações pontuais de capacidade, áreas de escape evitando movimentação intensa de pedestres no entorno, dentre outros benefícios.

4.5 GESTÃO DAS OBRAS E DA INTEGRIDADE DA MALHA RODOVIÁRIA

- **Definir Ordem de Prioridade e Cronogramas Físicos e Financeiros e Garantir a Qualidade das Obras:** Importante que sejam definidas, por ordem de prioridade, a realização das obras, cujo critério deve ser o de maior benefício para a segurança e eficiência dos corredores. Também importante que haja absoluta transparência em todo o processo por intermédio da elaboração e ampla divulgação dos cronogramas físicos e financeiros de cada obra.
- Cobrar responsabilidade, qualidade dos projetos, da execução e previsibilidade de potenciais impedimentos;
- Exigir que obras sejam contratadas com garantia da previsão orçamentária para andamento e término;
- Garantir a manutenção rotineira das rodovias estaduais e federais – **Definir uma política de estado para a conservação do Patrimônio Rodoviário Catarinense;**
- **Realizar levantamento da condição atual e garantir a manutenção rotineira e a integridade das Obras de Artes Especiais da malha rodoviária estadual e federal**
- Intensificar a fiscalização do excesso de peso dos veículos de carga – **controle e implantação de balanças**, além de estabelecer um plano de manutenção preventiva e rotineira, conforme proposto.
- **Adequar as rodovias estaduais para comportar o trânsito de caminhões Bitrem e Rodo trem, por intermédio de adequações nos raios de curvas, reforço das pontes, reforço de pavimento, acostamento adequando, dentre outras intervenções.**
- Garantir os recursos para continuidade das obras de ampliação de capacidade e pavimentação das BR's 282, 470, 280, 163 e 285. No contexto, abaixo disponibilizamos QR CODE de acesso ao estudo da FIESC: **Análise Expedita da situação física das obras de duplicação da Rodovia BR-470/SC no segmento de Navegantes, Ilhota, Gaspar, Blumenau e Indaial**, que identifica algumas distorções em segmentos recém-construídos, além da falta de previsibilidade do término em função das dificuldades para obtenção de recursos:

Anexo: Análise Expedita da situação física das obras de duplicação da Rodovia BR-470/SC no segmento de Navegantes, Ilhota, Gaspar, Blumenau e Indaial



- **Retomada dos Projetos Ferroviários Catarinenses:** Esta é uma demanda estratégica para Santa Catarina e que deve ser retomado considerando o novo marco regulatório, a visão sistêmica e integrada, a carga de valor, a intermodalidade, o acesso ao mercado nacional (suprimento e distribuição) e aos portos, tendo como base os resultados e indicativos do Plano Estadual de Logística de Transporte PELT.

4.6 AEROPORTO DE CAÇADOR

- Providenciar a re-homologação do equipamento de voo por instrumento do Aeroporto (**URGENTE**).

4.7 REGULAÇÃO E PROJETOS DE LEI EM TRAMITAÇÃO (INFRAESTRUTURA)

- **Regulação das Greves – Portos Serviços Essenciais:** As operações padrão e greves dos órgãos intervenientes e auxiliares do comércio exterior tem sido constante. Estes movimentos geram graves distorções nas operações portuárias comprometendo a competitividade do país e do Estado de Santa Catarina. É estratégico para a maior inserção do Brasil no Comércio internacional modificar a **Lei de Greve** para incluir as atividades portuárias entre as que não podem parar (serviços essenciais), equiparando-as a outras como assistência médico-hospitalar e distribuição de energia elétrica.
- **Mobilização para aprovação do Projeto de Lei 3757/20, o qual dispõe sobre a atividade de operador logístico.** No momento tramita na Comissão de Indústria e Comércio, sendo que o relator é o Deputado Catarinense Carlos Chiodini. Esta regulamentação é importante para possibilitar as operações intermodais, como por exemplo a cabotagem – deve ser dada especial atenção que seja considerado os interesses a indústria usuária dos serviços e estruturas.
- **Marco Regulatório das Ferrovias:** Manter a integridade do Marco Regulatório das Ferrovias.
- **BR do MAR:** Manter a integridade e que possibilite um ambiente de concorrência
- Regulamentação do Free Flow.
- **PL 7063/2017 - Lei Geral de Concessões:** Consolida, com alterações, as normas que tratam de concessões, PPPs e fundos de investimentos em infraestrutura. A proposição já foi aprovada no Senado. Na Câmara, foi aprovada em Comissão Especial e aguarda a inclusão na Ordem do Dia do Plenário. Destaque para a definição de valor mínimo para os projetos de PPP.

- **PEC 1/2021:** Obrigatoriedade de reinvestimento dos valores da contrapartida pela outorga dos serviços de infraestrutura. A Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania da Câmara (CCJC) aprovou a admissibilidade. Direciona recursos que forem arrecadados com outorgas onerosas decorrentes de infraestruturas de transportes (aéreo, aquaviário e terrestre) para investimentos no próprio setor.

4.8 CONCESSÕES

Considerando as restrições fiscais dos governos, tanto no âmbito estadual quanto federal, este levantamento poderá contribuir para a decisão de investimentos, possibilitando maiores benefícios para a competitividade e a melhoria logística do nosso Estado.

Para tal é necessário possibilitar ambiente jurídico institucional favorável para a participação privada nos investimentos em infraestrutura com a regulação das concessões catarinenses: definir modelagem para concessões estaduais de forma a possibilitar maior transparência e segurança no processo tanto para o concessionário, quanto para o poder concedente.

Para definição dos corredores para identificação de potenciais projetos para concessão ou PPP é necessário ter como base o Plano Estadual de Logística e Transporte (PELT), em andamento. Visando contribuir e para subsídios disponibilizamos abaixo QR CODE para acesso ao estudo da FIESC: **Corredores Logísticos Estratégicos Catarinenses**.

O 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.

No contexto, foi considerado o Volume Médio Diário Anual – VDMA, fornecido pelo DEINFRA e DNIT. Além do VDMA foi realizado um levantamento dos dados socioeconômicos do entorno das rodovias. Para tal, foram considerados 50 quilômetros de cada margem, as variáveis: População, PIB, PIB Industrial, Comércio Exterior, Estabelecimentos comerciais e industriais, trabalhadores e geração de tributos federais e arrecadação de ICMS.

Desta forma, foi possível identificar quais eixos poderiam ser objeto de investimentos, em ordem de prioridade, considerando o maior benefício para as diversas regiões do Estado. O estudo pode ser acessado no QRCode abaixo:

**Anexo: Corredores Logísticos Estratégicos
Catarinenses**



A seguir são elencadas algumas sugestões a serem avaliadas no que diz respeito as possibilidades de projetos de concessão e PPPs em SC (Infraestrutura de transporte):

Criar Programa de Concessões para Manutenção Preventiva e Rotineira de Rodovias Estaduais:

- Pequenas concessões para garantir a manutenção e restauração;
- Permitir a participação de empresas localizadas nos entornos das rodovias com ampla concorrência nos editais;
- Garantir a transparência em todo o processo estabelecendo contratos com cronogramas físicos e financeiros factíveis;
- Estabelecer distância das praças de pedágio que permitam a participação de todos os usuários, ou utilizar o Free Flow;
- Para regulamentação e fiscalização das concessões estaduais prever uma Agência Estadual de Transporte Terrestre.

Rodovias Federais:

- BRs 163, 282 e 470: avaliar concessão integrada como alternativa a proposta do governo federal da concessão BR's 282 (SC), 153 (SC)(PR) e 476(PR).
- **Projeto BR 282 + Segura e Eficiente:** Garantir os investimentos necessários para implantação de terceiras faixas no segmento Lages e Florianópolis, com as intervenções necessárias para incorporar em um projeto de concessão, incorporando gatilhos de demanda para duplicação em trechos que poderão exigir a ampliação de capacidade;
- Devem ser definidos e identificados aprimoramentos na regulação das concessões, garantindo os investimentos e medidas regulatórias que deixam o investidor mais seguro para trazer recursos para os projetos.

Observação: Abaixo QR CODE para acesso ao estudo da Confederação Nacional da Indústria – CNI, denominado: **“A Ampliação da Participação Privada no Setor Rodoviário no Brasil – O Potencial de um Novo Padrão de Concessões”**.

Anexo: A Ampliação da Participação Privada no Setor Rodoviário no Brasil – O Potencial de um Novo Padrão de Concessões



4.9 GESTÃO DAS CONCESSÕES CONSOLIDADAS

URGENTE:

BR 101 (SC) NORTE E BR 116(SC):

Apoiar a iniciativa em curso pelo Ministério dos Transportes, de **repactuação das Concessões BR 101 (N) e BR 116 (SC)**: desde que para uma prazo mínimo 15 anos, e que sejam adicionados, à repactuação proposta, investimentos para garantir o mínimo de segurança e eficiência, conforme proposto no documento: **Sugestões para Garantir a Segurança e Eficiência da BR 101/SC Norte e BR 116/SC, e Análise e Contribuições para a Proposta de Obras do Ministério dos Transportes para Repactuação dos Contratos de Concessão.**

Ação Pública Município de Penha SC (BR 101 SC – NORTE):

Mobilização e sensibilização junto a 2ª Vara Federal de Itajaí para dar celeridade no julgamento da Ação Civil Pública do Município de Penha, processo nº 5010365-17.2022.4.04.7208, que contempla investimentos conforme projeto Funcional para a Ampliação de Capacidade da BR 101/SC – km 105,6 ao Km 129,25 (Pista Norte e Sul) Segmento Penha a Itajaí, encaminhado em 23 de junho de 2023 para a ANTT pela Concessionária Arteris Litoral Sul (Processo nº 50500.184029/2023-77).

Abaixo disponibilizamos algumas ações e procedimentos essenciais para garantir a boa gestão das concessões garantindo a qualidade e integridade da infraestrutura, sendo que algumas delas podem ser consideradas para todos os modais:

Estabelecer Parâmetros de Desempenho Operacional:

Durante o período das concessões é essencial exigir parâmetros com a devida transparência, por intermédio da ampla divulgação dos dados anuais, com destaque para: a Operação do sistema viário; Manutenção e conservação do pavimento e do corredor; Nível de serviço do sistema viário, incluindo vias marginais. Os parâmetros de desempenho garantem identificar potenciais investimentos e consequentemente prestação de serviço com excelência e ótimo desempenho de nível de serviço do sistema viário. Estes parâmetros deverão ser definidos **com transparência**.

No contexto disponibilizamos abaixo QR CODE de duas análises realizada em 2024 pela FIESC: **Situação Física das Obras de Conservação; Restauração e Melhoramentos na Rodovia Federal Concessionada BR-101/Norte, no trecho em SC**, que demonstra a precariedade dos serviços de manutenção concessionária.



De outro lado, o segmento Sul apresenta bons serviços, conforme estudo da FIESC: **Análise Expedita da Situação Física das Obras de Conservação, Restauração e Melhoramentos na Rodovia Federal Concessionada BR-101/Sul** que pode ser acessado por intermédio do seguinte QR CODE:



FISCALIZAR AS ÁREAS LINDEIRAS:

Intensificar a fiscalização e conter as invasões para a integridade das faixas não edificáveis e de domínio de rodovias e das áreas de influência dos aeroportos.

Ressaltamos a importância de manter a integridade das áreas lindeiras, faixas de domínio e “*non aedificandi*” por intermédio dos planos diretores do Municípios, conforme capítulo 1. Entretanto, e relacionado a questão da gestão, é fundamental a fiscalização intensa dos responsáveis. Como exemplo, temos uma situação no Contorno Viário de Florianópolis, recentemente concluído, onde em 45 dias de uso a Arteris já registrou dez casos de destruição de defensas metálicas. São moradores que criam acessos irregulares à rodovia. Proprietários de terrenos ao longo do traçado têm reiteradas vezes aberto acessos não previstos e recentemente foram inclusive arrancadas as faixas de defensas metálicas para proteção. A preocupação é que se repita a ocupação urbana intensa conforme o segmento urbano da BR-101/SC na zona metropolitana de Florianópolis. O Aeroporto de Navegantes pode ser um exemplo de ocupação das áreas comprometendo significativamente a expansão futura deste importante equipamento.

GARANTIR NOS CONTRATOS GATILHOS PARA INVESTIMENTOS NÃO PREVISTOS NOS PLANO DE EXPLORAÇÃO:

Definir, com transparência, o acionamento de gatilhos de investimento não previstos no Plano de Exploração Rodoviária – PER da repactuação, de acordo com parâmetros de desempenho operacional. Considerando a dinâmica da economia, o crescimento das cidades e que a repactuação irá gerar um novo Plano de Exploração Rodoviário com obras definidas, é preciso que no contrato esteja previsto o acionamento de gatilhos referentes ao nível de serviço para obras de ampliação de capacidade, diretamente condicionado aos volumes de tráfego, de modo que essas obras só serão executadas quando a rodovia atingir um volume diário médio de tráfego (VDM) previamente determinado em contrato, não gerando, portanto, pleito de reequilíbrio econômico-financeiro. De acordo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, a obra condicionada ao volume de tráfego (gatilho) é um marcador que indica se a concessão utiliza um gatilho vinculado ao volume de tráfego na rodovia, que dispare a obrigatoriedade de obras de ampliação da capacidade da rodovia. Todo o contrato deve ser integralmente orientado a parâmetros, no caso específico, ao uso do gatilho.

Observações:

- Nas concessões em que os serviços de ampliação da capacidade do sistema rodoviário forem condicionados ao volume de tráfego, a execução dependerá do atingimento de gatilho de investimentos, conforme medição por equipamentos de contagem de tráfego, na forma prevista no contrato de concessão.
- O gatilho de investimentos será calculado até 5 (cinco) anos antes do término da concessão, e seu atingimento após esse período não acarretará novas obrigações para a concessionária.
- Para as obras de ampliação de capacidade que impliquem recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão, o atingimento do gatilho de investimentos somente constituirá a obrigação contratual de

execução, conforme previsto no contrato de concessão e caso a ANTT autorize a sua execução.

Elaborar e divulgar amplamente os cronogramas físicos e financeiros das obras que serão incorporadas NOS CONTRATOS DE CONCESSÃO DEFININDO POR ORDEM DE PRIORIDADE a realização das obras, cujo critério deve ser o de maior benefício para a segurança e eficiência dos corredores. Também importante que haja absoluta transparência em todo o processo por intermédio da elaboração e ampla divulgação dos cronogramas físicos e financeiros de cada obra prevista.

A Tecnologia e Inovação (Concessões Rodoviárias):

A tecnologia é, sem dúvidas, um elemento que pode contribuir substancialmente para a segurança e fluidez do tráfego.

A Conectividade:

Garantir a conectividade nas rodovias é o primeiro passo necessário para desenvolver as chamadas rodovias inteligentes. São consideradas inteligentes rodovias que incorporam uma série de tecnologias, como internet das coisas (IOT), bigdata e rastreamento em tempo real, e que conjuntas formam um sistema de Inteligência de Tráfego, os chamados ITS (Intelligent Traffic System).

A conectividade em uma rodovia está vinculada diretamente com a segurança, quando permite comunicação em caso de emergência, como por exemplo em um acidente ou qualquer outra dificuldade do usuário e seu veículo. De acordo com estudo de abril de 2024, da Agência Nacional de Telecomunicações - ANATEL, **menos de 32% da malha rodoviária nacional possui cobertura móvel.**

Para as transportadoras, a conexão permitirá que a gestão de frotas seja otimizada, gerando informações como por exemplo localização em tempo real, consumo médio, velocidade, bloqueio de veículos, entre outros. No contexto, a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT incluiu uma cláusula sobre conectividade nos novos contratos de concessão das rodovias federais.

Sistemas de Inteligência de Tráfego (ITS):

Os Sistemas de Inteligência de Tráfego - ITS (Intelligent Traffic System), podem ser equipados com sensores, câmeras e radares conectados por inteligência artificial para gerar dados em tempo real a serem avaliados. Estes dados armazenados podem gerar um histórico de informações úteis para análises e tomada de decisão. Os dados gerados são diversos, entre eles o volume de tráfego, velocidade média, congestionamentos, acidentes e tempo de trajeto. A combinação e uso destas diferentes fontes de informação possibilita que os gestores tenham um melhor acompanhamento e gerenciamento do tráfego diário de suas rodovias, se adaptando às necessidades dos usuários e garantindo mais segurança e eficiência.

Dos benefícios de um ITS, pode-se citar:

- Monitoramento de tráfego em tempo real;
- Detecção de conduções arriscadas;
- Análise de padrões de tráfego;
- Detecção instantânea de acidentes;

- Informações como obstruções e acidentes podem ser levadas a motoristas com mais velocidade, impedindo congestionamento do tráfego;
- Aprimoramento de tecnologias de navegação;
- Monitoramento eficiente de emissões de gás carbônico;
- Análise de potenciais melhorias de acordo com o volume de tráfego;
- Informações de desgaste de rodovias facilitando manutenções profiláticas;
- Recuperação de veículos roubados;
- Rastreamento de entregas mais eficiente;
- Monitoramento de frotas de veículos; e
- Monitoramento mais eficaz de infrações contra leis de trânsito.

O Free Flow:

Implantar o sistema de cobrança por quilômetro rodado –operado por estruturas que possuem um sistema de câmeras, antenas e sensores que permitem que os usuários sigam a viagem sem precisar parar em praças físicas ou reduzir a velocidade, mantendo o fluxo contínuo. a tecnologia funciona por meio de pórticos instalados nas estradas, que fazem a leitura da placa ou de um chip nos veículos. dentre os vários benefícios do free flow, além do potencial aumento da arrecadação, podemos destacar: a redução do congestionamento e melhoria na fluidez, maior conveniência para os motoristas, eficiência na coleta de tarifas e redução dos custos operacionais e da emissão dos gases do efeito estufa.

O Pedágio Variável:

O pedágio variável é uma ferramenta que visa combater congestionamentos e filas em rodovias, ajustando as tarifas conforme a demanda. Durante horários de pico, o preço aumenta, enquanto em horários de menor tráfego, o preço diminui, incentivando os motoristas a diversificarem seus horários de viagem e diluindo o fluxo de veículos ao longo do dia. Essa prática, regularizada pela Portaria nº 995 do Ministério dos Transportes em 2023, pode ser implementada por meio de tarifas programadas, baseadas no histórico da rodovia, ou tarifas dinâmicas, que se ajustam em tempo real às condições do tráfego.

Além de melhorar o fluxo do tráfego, o pedágio variável pode aumentar a arrecadação da concessionária, permitindo a redução da tarifa base sem comprometer a receita. Exemplos internacionais, como a ponte Midpoint Memorial na Flórida e os testes em andamento na Bay Aqua-Line em Tóquio, no Japão, demonstram resultados promissores na redução de congestionamentos e otimização do uso da infraestrutura viária.

4.10 INVESTIMENTOS AEROPORTOS

Avaliar e estimular a transferência para o setor privado para exploração dos aeroportos catarinenses, por intermédio de concessão ou PPP, após a atualização do plano aeroviário, e a definição de uma política de transporte aéreo de cargas e passageiros para o estado de Santa Catarina.

4.11 SUPRIMENTO DE GRÃOS (QUESTÃO FISCAL E DA VARIAÇÃO CÂMBIAL)

Realizar uma análise de especialista na área sobre o aspecto fiscal no transporte interestadual de grãos, e a questão da variação cambial e comprometimento do suprimento em função da atratividade do mercado internacional. Dentre outras, abaixo sugerimos algumas variáveis que deve ser objeto de consideração:

- **Incidência de impostos nas operações de fretes interestaduais de insumos como a soja e o milho destinada para a produção animal.** Identificar medidas fiscais que possam garantir o suprimento de forma competitiva.
- Identificação de mecanismos de garantia de preço dos insumos da indústria, quando o mercado internacional de grãos é mais atrativo, em função do câmbio deverá ser objeto de análise.

4.12 COMBUSTÍVEIS – INCENTIVOS (LOGÍSTICA)

- **Buscar a equivalência do combustível para cabotagem** em relação a navegação de longo curso **por intermédio da redução da incidência de ICMS do bunker (combustível)**, poderá resultar na diversificação da matriz com benefícios ambientais e socioeconômicos consideráveis.
- **O Querosene de aviação:** Manter uma política de redução da incidência de imposto estadual equiparando com os outros estados da federação, visando a competitividade da infraestrutura aeroportuária catarinense, com foco na aviação regional e da definição de uma política de transporte aéreo de cargas e passageiros

05

AGENDA
PORTOS 2025

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 2025 a 2028.

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

Tais proposições foram baseadas em análises realizadas pela Gerência Executiva de Transporte, Logística, Meio Ambiente e Sustentabilidade da FIESC, 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**, a realização de reuniões específicas, com a participação de técnicos e administradores dos portos catarinenses, representantes de armadores que operam na costa catarinense, além de especialistas na área de renome nacional.

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

Por isto, salientamos a importância de haver um grande empenho das administrações dos portos catarinenses, dos governos nas esferas federal e estadual, parlamentares, órgãos intervenientes e auxiliares e de todas as organizações públicas e privadas relacionadas com as atividades portuárias, para que as proposições contidas neste documento sejam avaliadas, validadas e concretizadas. Trata-se de condição essencial para o bom desempenho e a competitividade dos portos catarinenses, o desenvolvimento socioeconômico e maior inserção do Estado de Santa Catarina no comércio internacional.

MARIO CEZAR DE AGUIAR
Presidente do Sistema FIESC

Considerando que:

- a) Os Portos Catarinenses são responsáveis pela geração de cerca de R\$ 5,1 bilhões em ICMS (fonte: Sefaz-SC), R\$ 48,5 milhões em ISS (fonte: Portos de Santa Catarina), pela geração de mais de 20 mil Empregos Diretos e Indiretos (Fonte: MTE-Rais-2022);
- b) Se considerarmos que cada contêiner movimentado gera uma receita estimada de R\$ 1,6 mil em toda a cadeia logística, e que de acordo com dados da ANTAQ, no período entre 2010 e 2023 foram movimentados 25,3 milhões TEUs em Santa Catarina, o impacto na economia estadual foi de R\$ 40,4 bilhões, no período,
- c) O Estado, por intermédio dos Portos de Imbituba, Itajaí, São Francisco do Sul, Navegantes e Itapoá, movimentou, em 2023, aproximadamente 2,4 milhões de TEUS, sendo que no mesmo ano o Portonave e o Porto Itapoá, ocuparam **a segunda e a quarta posição no ranking de movimentação de contêineres dos portos brasileiros, respectivamente, representando 20,6% do total deste tipo de carga movimentado no País;**
- d) Os Portos Catarinenses juntos movimentaram cerca de 62 milhões de toneladas em 2023, superando o Porto de Paranaguá (58,3 milhões de toneladas). Dados Antaq-2023);
- e) Santa Catarina, em 2023, obteve uma corrente de comércio de US\$ FOB 40,3 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 2023);
- f) O constante aumento das movimentações de cargas, das dimensões dos navios da Marinha Mercante operando na costa brasileira, além de outros aspectos, traduzem a necessidade de haver ajustes na infraestrutura, equipamento, operações e acessos aos portos.

A Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina – FIESC propõe uma agenda mínima considerando as matrizes: Investimentos, Planejamento e Política e Gestão para os portos do Estado, considerando os aspectos da infraestrutura física, acessos marítimos e terrestres, gestão e melhoria do desempenho operacional, para o ano de 2025, conforme o que se segue:

AGENDA PORTOS



CATARINENSES

2025

PLANEJAMENTO

O PLANO ESTADUAL DE TRANSPORTE E LOGÍSTICA - PELT

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

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

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

As duas tabelas a seguir apresentadas demonstram que os principais portos do Brasil, América Latina e do mundo possuem acesso ferroviário. Em Santa Catarina, apesar de abrigar um dos complexos portuários mais importantes da América do Sul, nossos terminais, com exceção do Porto de São Francisco do Sul, não possuem ligação ferroviária que permita a conexão com a malha nacional.

A Ferrovia e os 10 maiores Portos do Brasil em Movimentação

PORTOS	RANKING TEUs	FERROVIA
SANTOS	1º	
COMPLEXO ITAJAÍ	2º	Não possui!
PARANAGUÁ	3º	
ITAPOÁ	4º	Não possui!
DP WORD SANTOS	5º	
RIO GRANDE	6º	
RIO DE JANEIRO	7º	
CHIBATÃO	8º	HIDROVIA
SUAPE	9º	
PECÉM	10º	

Fontes: Portos SC e ANTAQ 2023 – 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	
Valparaíso - Chile	

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

INVESTIMENTOS

ACESSOS MARÍTIMOS

1. Manter atualizados os planos de desenvolvimento e zoneamento dos portos – PDZ.
2. Realizar o zoneamento econômico e ecológico da costa catarinense, visando a expansão portuária e a celeridade nos processos ambientais para projetos dessa natureza (regras claras) – 1ª etapa, Baía da Babitonga, estimado em R\$ 2 milhões.
3. Adequação e manutenção das bacias de evolução e canais de acesso compatíveis para navios com 400 metros de comprimento, 65 metros de boca e 15,5 metros de calado operacional, em qualquer condição de tempo e maré;

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

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

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

- Dragagem de aprofundamento do canal externo para 16 metros e retificação de uma curva, no canal de acesso da Baía da Babitonga, com valor de investimentos estimados na ordem de R\$ 290 milhões.
- Projeto de aprofundamento do canal interno, dársena e bacia de evolução para 16 metros, com valor de investimentos estimados na ordem de R\$ 78,4 milhões. **É necessário dar celeridade para emissão do licenciamento para a curva do canal externo, que se encontra em sua última fase junto ao órgão ambiental.**

- Derrocagem dos berços 101 e 201, no valor estimado de R\$ 22 milhões.
- Dragagem do canal interno e derrocagem Laje do Barata, localizada entre o canal de acesso interno e a bacia de evolução e que ambas as formações rochosas limitam a operação de navios de maior porte. Investimentos estimados em R\$ 30 milhões.
- **Porto de Imbituba**
 - Recuperação estrutural e ampliação dos molhes de abrigo: valor total estimado de R\$ 100 milhões.
- **Porto de Laguna (Porto pesqueiro, não exige o calado para o navio tipo estabelecido)**
 - Elaboração de Levantamentos Hidrográficos, projeto básico de derrocagem e ações preliminares nos molhes de Laguna visando a Reestruturação do Canal de acesso ao Porto de Laguna – SC. Investimentos estimados em R\$ 3,6 milhões.
 - Levantamento hidrográficos e projeto executivo de dragagem do canal de navegação do porto. Investimentos estimados em R\$ 1,4 milhão.

RETRO ÁREAS

4. **Criar condições físicas (berços e retro áreas) e operacionais para atender os navios definidos na proposição anterior, com eficiência e produtividade no âmbito global:**
 - **Complexo Portuário do Rio Itajaí (Portos de Itajaí e Navegantes)**
 - Ampliação de retroárea do Porto, atualizando o valor do m² na região, porém reduzindo a área a ser ainda adquirida, já que a Superintendência do Porto de Itajaí já efetuou com recursos próprios a aquisição de uma parte da área: valor do investimento R\$ 400 milhões de reais.
 - **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.
 - Recuperação Estrutural do Berço 101, no valor estimado de R\$ 20 milhões.
 - Recuperação do bloco M4-berço 201, no valor estimado de R\$ 38 milhões.
 - Aquisição de equipamentos, no valor estimado de R\$ 500 mil.

- Modernização do Sistema de Prevenção Contra Incêndio, no valor estimado de R\$ 1 milhão.
- Implantação do Centro de Inteligência Aplicada, no valor estimado de R\$ 420 mil.
- Aquisição e atualização de equipamentos terrestres e de movimentação de cargas, no valor estimado de R\$ 3,5 milhões.
- Ampliação do Gate de Saída, no valor estimado de R\$ 2 milhões.

➤ **Porto de Imbituba**

- Recuperação estrutural do cais III: valor total estimado em R\$ 95 milhões.
- Projeto e execução da portaria IV e vias de acesso: valor total estimado em R\$ 700 mil.
- Aquisição de balanças automáticas: valor total estimado em R\$ 2,5 milhões.
- Projeto e execução operação costado cais II: valor total estimado em R\$ 60 milhões.
- Execução de Delfim no cais II: valor total estimado em R\$ 3,5 milhões.
- Recuperação estrutural cais IV: valor total estimado em R\$ 4 milhões.
- Execução de derrocagem no cais I: valor total estimado em R\$ 11 milhões.
- Execução de derrocagem no cais III: valor total estimado em R\$ 8,0 milhões.
- Projeto e execução da recuperação do cais I e II: valor total estimado em R\$ 20 milhões.
- Dragagem de aprofundamento: Valor estimado: R\$ 25 milhões.
- Terminal de grãos agrícolas com esteiras e Shiploader: Valor estimado: R\$ 210 milhões.
- Ampliação do terminal de fertilizantes e granéis agrícolas: Valor estimado: R\$ 210 milhões.
- Terminal de granéis minerais – IMBB06: Valor estimado: R\$ 100 milhões.

ACESSOS TERRESTRES

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

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

- 2ª Etapa da Via Expressa Portuária: valor total estimado em R\$ 130 milhões.
- Avaliar a incorporação da via expressa portuária na extensão ou renovação da concessão do trecho norte da BR101.
- Autorizar via ANTT a realização de EVTEA por intermédio da ARTERIS para incorporação da via expressa portuária na concessão do trecho norte da BR101.
- Conclusão da Duplicação da BR 470, lotes 1, 2, 3 e 4: valor total estimado em R\$ 325 milhões.

- Desenvolvimento de Projeto e Implantação da expansão da BR-101/SC com a construção da 3ª faixa - **sem projeto, rodovia concedida, demanda renegociação e reequilíbrio**: Valor a definir.
- Desenvolvimento do Projeto e Implantação de Rodovia Estadual paralela à BR-101/SC - **sem orçamento previsto para estudo/implantação**: valor a definir.
- Estudo de viabilidade para ligação ferroviária - projeto não saiu do papel.

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

- Duplicação de toda SC 416: valor total estimado em R\$ 625 milhões.
- Complementação da SC 417: valor total estimado em R\$ 80 milhões.
- Contorno Ferroviário de Joinville: valor total estimado em R\$ 540 milhões.
- Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul: valor total estimado em R\$ 368 milhões.
- Contorno Ferroviário de Jaraguá do Sul: valor total estimado em R\$ 851,5 milhões.
- Ramal ferroviário Itapoá – cerca de 110km de ferrovia ligando Itapoá à Malha Sul na região oeste de Joinville e seguindo para Aruaquari, onde se ligaria à futura Ferrovia Litorânea. Valor estimado em R\$ 2 bilhões.
- Projeto do acesso Rodo-Ferroviário (Pera) ao Porto de São Francisco do Sul: valor total estimado em R\$ 25,8 milhões.
- Conclusão da Duplicação da BR 280, lotes 1, 2.1 e 2.2: valor total estimado em R\$ 720 milhões.
- Duplicação de 5 km da estrada municipal José Alves: valor estimado em R\$ 50 milhões.
- Melhoria do acesso rodoviário ao Porto de São Francisco do Sul: valor estimado em R\$ 10 milhões.
- Modernização do perfil da linha férrea para o TR 45, no valor estimado de R\$ 2 milhões.
- Por intermédio da ANTT autorizar a concessionária a realizar o EVTEA para incorporar o acesso ao Porto de Itapoá na concessão da BR101/Norte (SC).
- Prolongamento da rodovia BR 280 até o Porto Brasil Sul. Elaboração dos estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental – EVTEA e obra, para prolongamento da rodovia no valor estimado total: R\$ 150 milhões.

➤ **Porto de Imbituba**

- Primeira fase da duplicação do acesso norte (BR 101 ao Porto): indeterminado.

Demais investimentos no Porto de Imbituba:

- Instalação de geração fotovoltaica: Valor estimado: R\$ 2,5 milhões.
- PPCI das áreas operacionais: Valor estimado: R\$ 1,1 milhão.
- Equipamentos de sinalização náutica: Valor estimado: R\$ 1,15 milhão.
- Drenagem e rede de abastecimento de água: Valor estimando R\$ 5 milhões.

POLÍTICA E GESTÃO

URGENTE

ADEQUAÇÃO DO COMPLEXO PORTUÁRIO CATARINENSE

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

ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA

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

Além destes aspectos destacamos:

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

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

3. Estimular investimentos e adotar ações integradas para a adaptação da infraestrutura portuária catarinense para atender as metas de descarbonização do setor, conforme estabelecido pela Organização Marítima Internacional – OMI.
4. Cobrar a proporcionalidade no direcionamento dos recursos do Plano Nacional de Dragagem para Santa Catarina, em relação aos outros Estados da Federação, considerando a importância da estrutura portuária catarinense para o Brasil.
5. Questão estratégica: é necessário garantir o quadro adequado de pessoal, com o devido conhecimento técnico, e intensificar o uso de tecnologia da informação na ANTAQ. Também o órgão regulador deve ter total independência perante os agentes econômicos exploradores da atividade regulada.
6. Dar celeridade nos processos aduaneiros para liberação de cargas, inclusive por intermédio da utilização de equipamentos de última geração e de sistemas de tecnologia da informação integrados.
7. Avaliar o contingente atual dos órgãos intervenientes e auxiliares e realizar mobilização para garantir o adequado para a eficiência dos processos aduaneiros. Com urgência é necessário aumentar o contingente do Ministério da Agricultura e Pecuária – MAPA, de acordo com a demanda – segundo levantamentos do próprio órgão são necessários 25 Auditores Fiscais Agropecuários para compor o quadro efetivo em Santa Catarina. Para o concurso em andamento em 2024 estão previstas apenas 7 vagas para o Estado.
8. Adequar o contingente dos órgãos intervenientes e auxiliares nos processos de liberação de cargas, que permita a operação dos portos 24h: ANVISA, MAPA, SRF, dentre outros.
9. Movimento de Greves e Operação padrão: Cumprir o previsto em Lei de que os serviços essenciais não poderão ser interrompidos completamente, mantendo-se um número mínimo de servidores no desempenho de suas atividades regulares.
10. *Qualificar intensivamente e adequar o contingente de trabalhadores necessários à atividade portuária.
11. *Dar liberdade de contratação de trabalhadores e de serviços para instalações portuárias dentro e fora do porto organizado.
12. Revisar o atual modelo de serviço de praticagem visando a competitividade e eficiência, considerando inclusive a navegação de barcas e a cabotagem.
13. Destinar os recursos arrecadados pelas tarifas portuárias, para investimentos no próprio porto.
14. Investir na sinalização marítima para melhores condições para “operação 24 horas”, em condições climáticas adversas, de navio definido no item 6 e em sistema de gestão operacional para a racionalização e controle do tráfego marítimo (VTMS).
15. Priorizar a modicidade tarifária para os usuários e para o acesso e atracação dos navios, por intermédio da maior eficiência na gestão, operação e estrutura administrativa adequada.

16. Descentralizar os processos de licenciamento ambiental - aparelhamento e valorização dos órgãos estaduais de meio ambiente (Pacto Federativo).

17. Ampliar a oferta de linhas de navegação para os portos catarinenses.

18. Ampliar e modernizar a frota de rebocadores dos navios.

Observação: Os itens marcados com * foram extraídos de forma literal ou parcialmente modificada da publicação da Comissão Portos, Desempenho Portuário, de 2014, no item: “Visão Empresarial na Formulação de Política Portuária”, e da publicação da FIESC “Proposta para Inserção de Santa Catarina no Contexto Logístico Nacional”.

AS SITUAÇÕES ADVERSAS (PORTOS)

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

A logística portuária global é muito sensível a estes eventos que geram distorções em cascata, como o aumento do frete, além de efeitos como: dificuldades com a falta de espaço em função da intensiva ocupação das áreas portuárias, não cumprimento da escala (armadores), gerando ao usuário o aumento substancial do frete, cobranças de taxas milionárias de sobre - estadia e armazenagem e as consequentes dificuldades no cumprimento dos contratos internacionais de compra e venda.

A tabela abaixo, da Plataforma SOLVE Shipping, demonstra o quadro preocupante das omissões de escalas e cancelamento de viagem – Navegação de longos curso, o que chamamos a atenção para o destaque dos portos catarinenses.

	Instalação portuária	Omissões de escala	Cancelamentos de viagem	Total
1º	Paranaguá (PR)	137	46	183
2º	Navegantes (Portonave)	123	32	155
3º	Salvador (BA)	92	16	108
4º	Santos (BTP)	70	37	107
5º	Itapoá (SC)	86	21	107
6º	Santos (DPW)	77	27	104
7º	Rio Grande (RGS)	79	17	96
8º	Rio de Janeiro (Multi Terminais)	57	26	83
9º	Santos (SBSA)	47	18	65
10º	Rio de Janeiro (ICTSI/Libra)	50	12	62
11º	Pecém (CE)	24	3	27
12º	Imbituba (SC)	23	0	23
13º	Suape Tecon (PE)	12	10	22
14º	Vila do Conde (PA)	16	4	20
15º	Itaguaí Tecon (RJ)	15	2	17
16º	Itajaí (SC)	2	2	4
17º	Chibatão Manaus (AM)	0	1	1
	Total	910	274	1.184

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

- **Conforme mobilização das Federações das Indústrias do Paraná e de Santa Catarina, em reunião com a Secretária Executiva do Ministério dos Portos e Aeroportos, Sra. Mariana Pescatori, no dia 26 de fevereiro de 2025, consolidar uma sala de situação, para acompanhamento contínuo e proposta de solução para os problemas apresentados, com a participação de todos os atores envolvidos.**

ORIENTAÇÕES À INDÚSTRIA NAS SITUAÇÕES ADVERSAS

1 – Taxas de sobre estadia e armazenagem indevidas:

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

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

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

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

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

2 – Gestão das operações:

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

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

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

3 – Medidas Gerais:

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

- a) **Investimentos em Infraestrutura:** necessários para expansão das áreas portuárias e adaptação dos acessos portuários para os navios de maiores dimensões, além das demandas, elencadas na Agenda para a Infraestrutura de Transporte e a Logística Catarinense - matriz investimentos (capítulo 2);
- b) **Avaliar o contingente atual dos órgãos intervenientes e auxiliares** e realizar mobilização para garantir o adequado para a eficiência dos processos aduaneiros. Com urgência é necessário aumentar o contingente do Ministério da Agricultura e Pecuária – MAPA, de acordo com a demanda – segundo levantamentos do próprio órgão são necessários 25 Auditores Fiscais Agropecuários para compor o quadro efetivo em Santa Catarina. Para o concurso em andamento em 2024 estão previstas apenas 7 vagas para o Estado.
- c) **Implementar o Port Community System (PCS):** O objetivo do PCS é reduzir o tempo e o custo das operações de importação e exportação e com isso melhorar a eficiência dos portos.
- De acordo com o Ministério dos Portos e Aeroportos, o PCS “é uma plataforma eletrônica que reúne e integra as informações e sistemas dos envolvidos com o comércio marítimo: importadores, exportadores, portos, órgãos fiscalizadores,

agentes marítimos, armadores, operador e terminais portuários, Autoridade Portuária, entre outros. Permite a integração de dados em um software centralizado (seja público ou privado); rastreamento de alta qualidade, que permite a localização das cargas no porto; a gestão dos meios de transporte". Segundo informações, a Autoridade Portuária de Itajaí desencadeou um processo para implementação desta ferramenta, portanto se faz necessário que seja dada a devida celeridade e a continuidade a esta ação.

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

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

06

DEVER DE
CASA

Custos Logísticos da Indústria Catarinense (2022)

A "**Pesquisa Custos Logísticos na Indústria Catarinense**" é parte integrante do Programa Catarinense de Logística Empresarial – PROCALOG, coordenado pela FIESC e executado em parceria com o Laboratório de Desempenho Logístico da Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC.

Possui como objetivo calcular os custos logísticos em relação ao faturamento da indústria em geral como também por setores e região geográfica do Estado, permitindo identificar das distorções e propor soluções técnicas e pontuais.

Foram realizadas pesquisas nos anos de 2014, 2017 e 2022. A **tabela abaixo sintetiza os resultados de 2022:**

Custos Logísticos das Indústrias Catarinenses



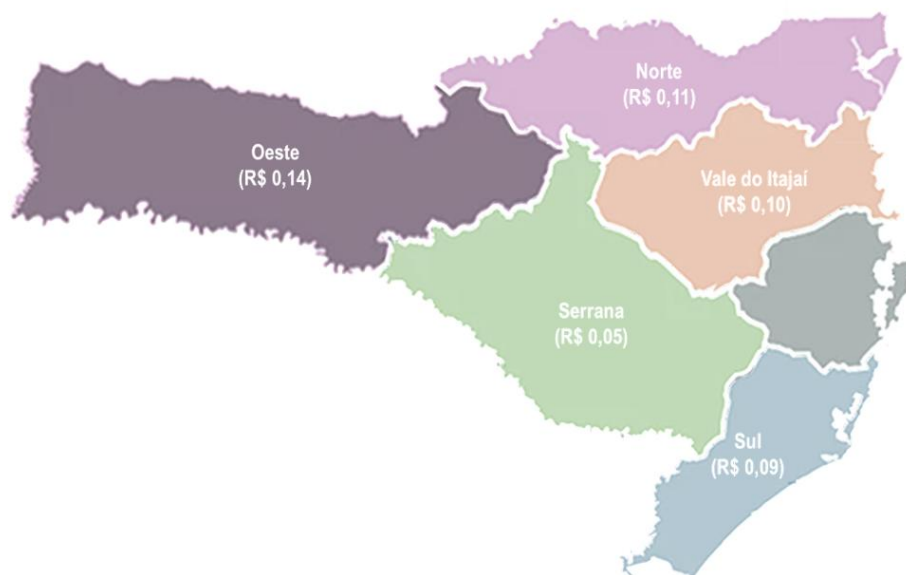
Fonte: Custos Logísticos na Indústria Catarinense – Elaboração e compilação FIESC/GETMS

Como resultados de destaque elencamos:

- ✓ Diminuição de R\$ 0,03 nos custos em relação à pesquisa de 2017 - calculados em R\$ 0,14;
- ✓ Esta redução se deu em função da retração dos custos de estoque (de R\$0,08 para R\$0,02): causada pela variação da SELIC e também pela melhoria da logística interna das indústrias (dever de casa);
- ✓ Destacamos o aumento de 75% (de R\$ 0,04 para R\$0,07) nos custos de transporte, o que traduz a precariedade da infraestrutura de SC.

A pesquisa permitiu definir os custos logísticos considerando as regiões geográficas catarinenses, conforme a imagem abaixo:

Custos Logísticos na Indústria Catarinense em 2022 – Por Regiões de Santa Catarina

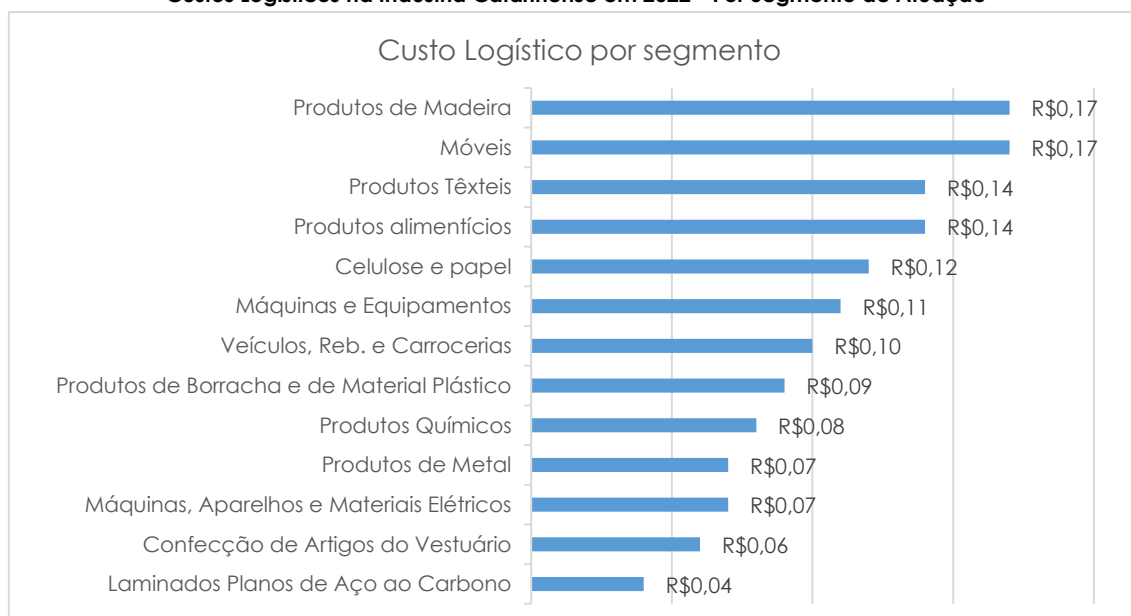


Fonte: Custos Logísticos na Indústria Catarinense – Elaboração e compilação FIESC/GETMS

- ✓ A **região do Oeste** Catarinense apresentou o **maior** indicador de custos logísticos com **R\$0,14** para cada real bruto faturado. Seguido pela Região Norte com R\$ 0,11 e Vale do Itajaí com R\$ 0,10.
- ✓ A **Região Serrana** foi a **menor com R\$0,05** para cada real bruto faturado.

Abaixo disponibilizamos tabela que demonstra os custos logísticos por segmento de atuação:

Custos Logísticos na Indústria Catarinense em 2022 - Por Segmento de Atuação



Fonte: Custos Logísticos na Indústria Catarinense – Elaboração e compilação FIESC/GETMS

A seguir destacamos alguns aspectos que devem ser considerados em relação a tabela apresentada:

- ✓ Os segmentos que incorreram com o **maior gasto** com logística foram: **Fabricação de Móveis** e **Fabricação de Produtos de Madeira**, que apresentam o indicador de **R\$0,17** para cada real bruto faturado;
- ✓ O **segundo** maior indicador **R\$0,14 foi dos segmentos de Produtos Alimentícios e Fabricação de Produtos Têxteis**;
- ✓ O setor com o **menor custo** logístico foi o de **Produtos de Laminados Planos de Aço ao Carbono**, consumindo **R\$0,04** em logística para cada real bruto faturado.

Considerando que, a logística possui significativa participação nos custos logísticos industriais, é importante salientar que uma das mais importantes constatações do estudo é que a redução de **R\$ 0,01** nos custos logísticos, geraria uma economia da ordem de **R\$ 5,053 bilhões** na economia. Isto, considerando um PIB estimado no valor de R\$ 505,3 bilhões no ano de 2023 (fonte: SEPLAN/SC 2024)].

Desta forma e no que diz respeito a logística interna, a FIESC propões as seguintes ações:

- ✓ **Atualizar periodicamente o estudo FIESC/UFSC: Custos Logísticos da Indústria Catarinense.**
- ✓ **Difundir boas práticas na logística empresarial.**
- ✓ **Intensificar o atendimento do SENAI relacionado com as ferramentas de otimização da logística empresarial.**
- ✓ **Implantar um prêmio de eficiência logística no âmbito das indústrias catarinenses.**

07

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os dados reunidos neste documento traduzem o grande desafio em reverter a precariedade da infraestrutura de transporte e a logística catarinense. A situação compromete a competitividade a geração de renda, emprego e tributos e a manutenção dos destacados índices sociais do Estado. A seguir elencamos alguns destaques da Agenda proposta:

O Planejamento: Acompanhar e contribuir para construção do Plano Estadual de Logística – PELT, que quando concluído, assim como o Plano Aeroviário Catarinense - PAESC (este último já finalizado), devem ser monitorados os resultados práticos e prover atualização periódica. **Face aos eventos climáticos severos incorporar plano para uma logística resiliente.**

Os Investimentos: Como a rodovia representa 68,7% da matriz de transportes do Estado, este deve ser o principal foco:

- **No âmbito Federal:** deve haver uma previsibilidade de recursos, com aportes do poder executivo e legislativo, adicionados a uma boa gestão para a conclusão de obras rodoviárias federais importantes assim como para a conservação da malha.
- **No âmbito Privado:** A BR 101 (SC), no segmento norte, que exige ajustes e celeridade e incluir mais obras no processo de repactuação do Ministério dos Transportes, inclusive na BR 116(SC).

Também essencial é ***dar a celeridade exigida no projeto e construção da Via Mar, uma rodovia paralela desde Joinville até o contorno norte de Florianópolis;***

- **Na malha estadual:** Garantir a execução das obras previstas no programa Estrada Boa e a manutenção preventiva e rotineira da malha.
- **Portos:** Considerando a importância do modal aquaviário para a cadeia de suprimento e distribuição do setor industrial faz-se necessário urgentemente, adequar os acessos marítimos para os navios de maior dimensão, assim como prover melhorias nos acessos terrestres.
- **Gás Natural:** Dentre os corredores estratégicos a FIESC adiciona o investimento privado para garantir o suprimento de gás natural para a indústria que consome este insumo permitindo inclusive o fornecimento para a região Oeste do Estado.

Política e Gestão:

- Desenvolver um plano para humanização das rodovias catarinenses uma vez que o Estado ocupa lugar de destaque nacional nos índices de acidentes;
- Buscar a participação privada (ambiente jurídico e institucional) para os investimentos em infraestrutura (o PELT deve ser a referência, inclusive para o potencial para diversificação da matriz);
- Definir parâmetros de desempenho e monitorar as concessões consolidadas; e
- Promover uma política de Estado para Infraestrutura de Santa Catarina.

**Comentários e proposições para este documento
poderão ser feitos por intermédio do e-mail
camara.logistica@fiesc.com.br
ou [WhatsApp 48-3231-4106](https://api.whatsapp.com/send?phone=554832314106)**