Agenda Estratégica da Indústria para a Infraestrutura de Transporte e a Logística Catarinense - 2017

Realização:

FIESC

Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina – FIESC
Glauco José Côrte – Presidente

Câmara para Assuntos de Transporte e Logística
Mario Cezar de Aguiar - Presidente

Execução, Elaboração e Redação Final
Egídio Antônio Martorano

Apoio Técnico
Anderson de Menezes
Felipe de Souza Lima Sene
Luiz Fermino Hames Junior
Pablo Setubal
Samuel Becker

SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO **4**

CAPÍTULO 1

MATRIZ PLANEJAMENTO 5

1.1 DIAGNÓSTICO 5

1.2 PROPOSTAS 14

CAPÍTULO 2

MATRIZ INVESTIMENTOS 16

2.1 DIAGNÓSTICO 16

2.2 PROPOSTAS 20

CAPÍTULO 3

MATRIZ POLÍTICA E GESTÃO 27

3.1 DIAGNÓSTICO 27

3.2 PROPOSTAS 45

CAPÍTULO 4

O DEVER DE CASA 48

DIAGNÓSTICO 48

PROPOSTAS 51

APRESENTAÇÃO

O presente documento apresenta um diagnóstico e propõe ações para a modernização e ampliação da infraestrutura de transporte e a melhoria da logística, com o objetivo de contribuir para a competitividade do Estado de Santa Catarina.

As propostas apresentadas foram embasadas nas discussões realizadas na Câmara de Transporte e Logística, nas análises, diagnósticos, publicações, monitoramentos e posicionamentos do corpo técnico da FIESC, e em estudos contratados de consultores especializados na área.

Em função da complexidade dos temas abordados, o documento foi dividido em quatro matrizes que consideramos estratégicas para o objetivo proposto: Investimento, Planejamento, Política e Gestão e Logística Empresarial, sendo que esse último denominamos como “o dever de casa”.

A situação crítica do transporte e da logística influencia negativamente na competitividade. De acordo com a pesquisa da FIESC realizada em parceria com a UFSC a logística **representa em média** R$ 0,14 (quatorze centavos) em relação a cada real faturado (14%) o que reforça a importância dos temas e a preocupação e dedicação da FIESC.

Se tomarmos como exemplo uma indústria que fatura R$ 10 milhões por ano significa que R$1,4 milhão é gasto com logística, e grande parte disso em função da ineficiência na logística e da precária infraestrutura de transporte disponibilizada.

Se considerarmos o PIB catarinense de R$183 bilhões (2013), a redução de R$ 0,01 centavo nos custos logísticos poderia representar a economia R$1,83 bilhão anual. Países que concorrem diretamente com nossos produtos possuem o custo logístico de cerca de R$ 0,08 centavos, o que representa uma considerável desvantagem competitiva e dificultando ainda mais a inserção do País no comércio internacional.
Nesse aspecto concluímos que o planejamento é essencial para reverter a situação evitando a adoção de critérios não adequados para definir os investimentos prioritários na área. Não menos importante é buscar a melhoria na gestão das obras, o que tem resultado em postergações e prejuízos substanciais para o País.

Por fim, cabe especial atenção para a premente necessidade de haver um esforço e articulação uníssona de todos os catarinenses para o grande desafio apresentado. Santa Catarina deve construir uma política de transporte com visão de Estado e a participação dos setores público e privado, que realmente resulte em reais benefícios para a sociedade, e que seja embasada em critérios técnicos, econômicos e socioambientais sustentáveis.

GLAUCO JOSÉ CÔRTE
Presidente da FIESC

CAPÍTULO 1

MATRIZ PLANEJAMENTO

1.1 DIAGNÓSTICO

1.1. MATRIZ PLANEJAMENTO: DIAGNÓSTICO

PLANEJAMENTO

EXISTE ALGUM PLANEJAMENTO INTEGRADO E SISTÊMICO DA MACRO LOGÍSTICA CATARINENSE PARA O CURTO MÉDIO E LONGO PRAZO?

O planejamento é um fator essencial para definir uma política de transporte e logística para o curto, médio e longo prazo assim como para nortear as decisões de investimentos para prover uma infraestrutura de transporte sustentável.

Como poderá ser verificada no capítulo 2 (matriz investimentos), e nas análises expeditas das rodovias estaduais, no anexo 1, os governos tanto no âmbito federal quanto estadual, têm dificuldades para atender a extensa agenda logística catarinense, ampliada pela situação econômica do País.

No contexto, e considerando a escassez de recursos, é necessário definir prioridades. Cabe ressaltar que o planejamento é um instrumento importante para evitar que sejam adotados critérios não técnicos na definição de investimentos. Sem planejar, corremos o risco de investir recursos em obras e dispor de estruturas caras que não atendem a demanda.

A seguir apresentamos algumas justificativas para a necessidade de desenvolver um planejamento da infraestrutura de transporte e da logística catarinense:

- **A Configuração Industrial**: Santa Catarina possui uma atividade industrial bastante dinâmica, conforme pode ser observado na figura 1.1, além de ser bastante diversificada e ter como característica uma distribuição geográfica pulverizada ao longo do seu território conforme pode ser verificado na figura 1.2.

Essa condição resulta em uma complexa cadeia logística de suprimento e distribuição, o que reforça a necessidade de haver um planejamento criterioso da logística e infraestrutura de transporte.

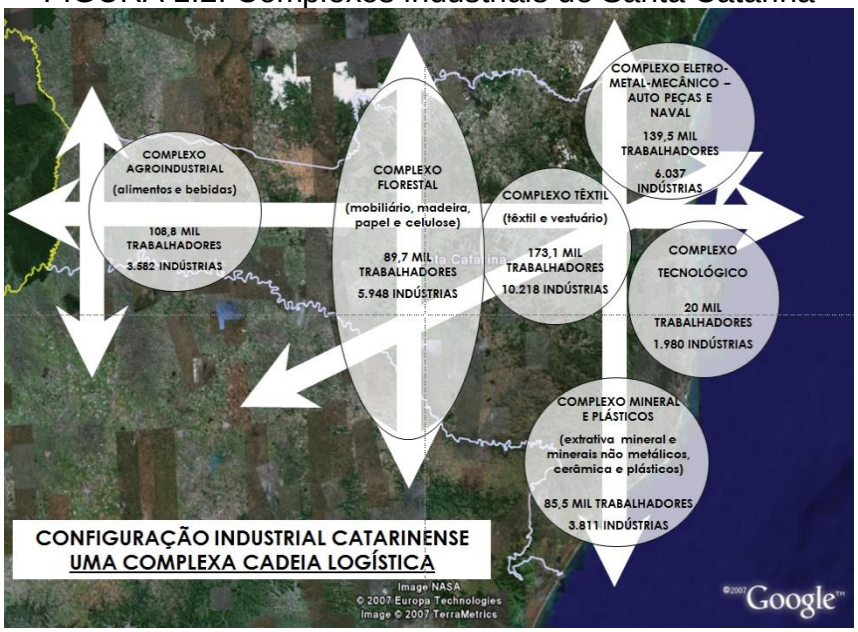
FIGURA 1.1: Destaques da indústria de Santa Catarina

- 1º NA PRODUÇÃO **DE SUÍNO E PESCADOS E 2º NA PRODUÇÃO DE FRANGO.**
- **1º** PÓLO DA INDÚSTRIA MADEIREIRA DO BRASIL.
- **2º** NA **PARTICIPAÇÃO NO PIB** ESTADUAL
- 4º EM Nº DE **EMPRESAS** E 5º EM Nº DE **TRABALHADORES**.
- 2º PÓLO TEXTIL E DO VESTUÁRIO
- **3º** PÓLO DA INDÚSTRIA NAVAL
- **4º** PÓLO DE MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS, METALURGIA, CERÂMICO E PLÁSTICO.
- **5º** PÓLO DA CONTRUÇÃO CIVIL E DO SETOR DE MÓVEIS

ARRECADA 30% DO TOTAL DE ICMS DO ESTADO (2015).

Fonte: IBGE, MTPS-Rais, MDIC, Sefaz-SC – Elaboração e compilação FIESC/COI

FIGURA 1.2: Complexos industriais de Santa Catarina



Fonte: MTPS-Rais – Elaboração e compilação FIESC/COI

A Atividade Portuária: Santa Catarina é referência no setor portuário tanto por questões de ordem geográfica ou natural quanto por fatores históricos intrínsecos relacionados com o desenvolvimento econômico e industrial.

Quanto ao primeiro aspecto a vertente do litoral constituída de pequenas bacias hidrográficas formou estuários que originaram portos naturais, como na Bahia da Babitonga, que hoje abriga os Portos de São Francisco do Sul e de Itapoá, ou no

estuário do Rio Itajaí-Açu, que abriga os portos de Itajaí e Navegantes, no chamado complexo portuário do Rio Itajaí.

Uma enseada aberta ao mar, com águas abrigadas e profundas no Sul do Estado abriga o Porto de Imbituba, sendo que existem vários outros sítios com grande potencial como, por exemplo, o estuário do Rio Araranguá.

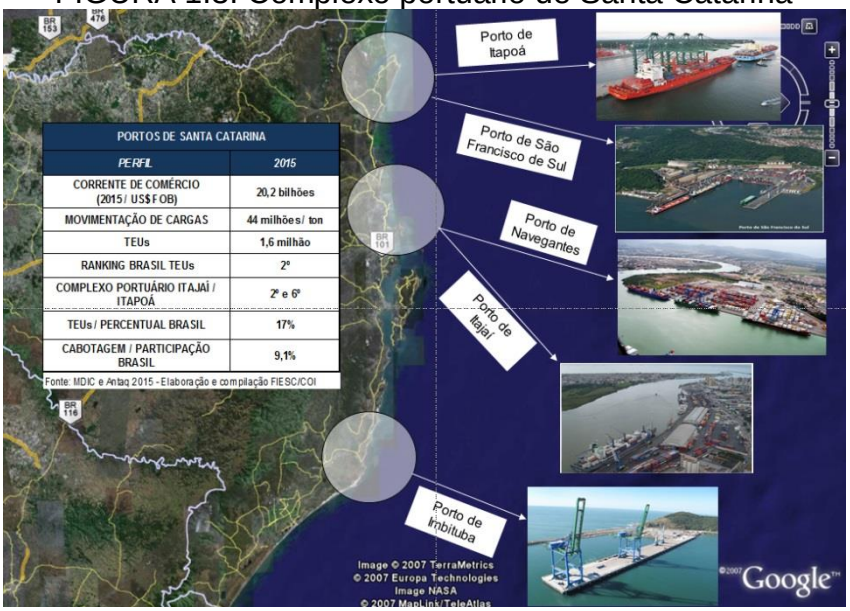
O segundo aspecto diz respeito ao processo histórico de industrialização crescente e diversificada. Mesmo antes da política intensiva de estímulo a exportação, na década de setenta, o Estado participava com a pauta de exportação brasileira de manufaturados, com os felpudos da Artex (58), geladeiras da Cônsul (59), e as conexões de ferro maleável da Tupy (59).

O setor industrial catarinense continua contribuindo substancialmente para as exportações brasileiras de manufaturados**,** e pode ser considerado um dos principais responsáveis pela expansão da atividade portuária catarinense.

No contexto Santa Catarina possui uma infraestrutura portuária que se destaca no País e na América Latina, principalmente na movimentação de produtos industrializados como pode ser verificado na figura 1.3.

Para manter a competitividade global de nossos portos é necessário dispor de um sistema de transporte que permita a eficiência e segurança para os acessos marítimos e terrestres aos terminais.
Os investimentos na ampliação dos portos catarinenses, conforme a figura 1.4 e o crescimento da movimentação portuária figura 1.5, irá ter reflexos importantes na infraestrutura de transporte e na logística figura 1.6. A demanda crescente exige também medidas para garantir uma infraestrutura portuária adequada no médio e longo prazo.

FIGURA 1.3: Complexo portuário de Santa Catarina



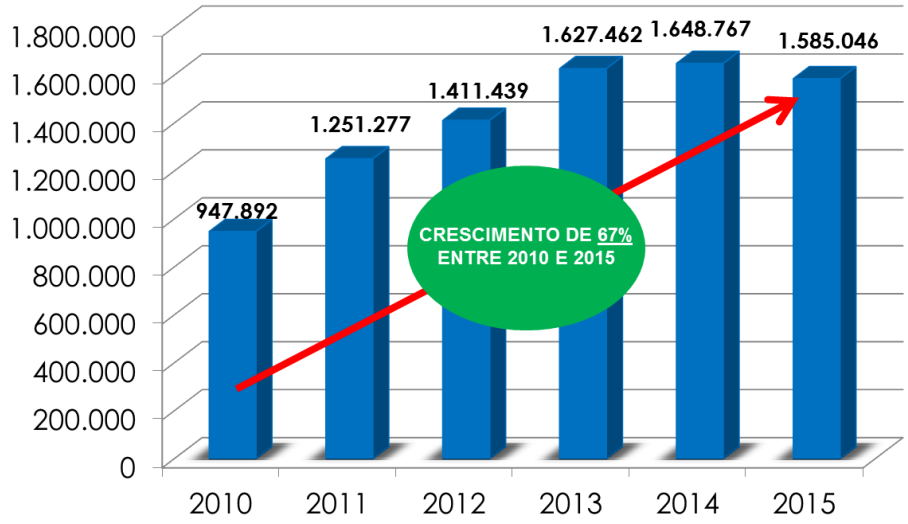
Fonte: MDIC, ANTAQ 2015 – Elaboração e compilação FIESC/COI

FIGURA 1.4: Capacidade de movimentação nos portos de Santa Catarina

CAPACIDADE DE MOVIMENTAÇÃO DE TEUs/2020	
PORTO	**CAPACIDADE**
ITAJAÍ	1,2 milhão
NAVEGANTES	2 milhões
IMBITUBA	1,5 milhão
ITAPOÁ	2 milhões
SÃO FRANCISCO DO SUL	1 milhão
TOTAL PORTOS DE SC	**7,7 milhões**

Fonte: Portos-SC – Elaboração e compilação FIESC/COI

FIGURA 1.5: Crescimento da movimentação de contêineres nos portos de Santa Catarina



Fonte: ANTAQ – Elaboração e compilação FIESC/COI

FIGURA 1.6: Novo porto TGB em São Francisco do Sul

Fonte: TGB – Elaboração e compilação FIESC/COI

O Comércio Exterior: Outro aspecto a ser considerado no comprometimento do sistema viário e que tem efeito sobre a infraestrutura portuária e seus acessos terrestres e marítimos é o crescimento da corrente de comércio exterior nos últimos 10 anos conforme pode ser verificado na figura 1.7.

FIGURA 1.7: Corrente de comércio internacional de Santa Catarina

EVOLUÇÃO DA CORRENTE DE COMÉRCIO DE SANTA CATARINA NO PERÍODO DE 2006 A 2015. EM MIL US$ FOB

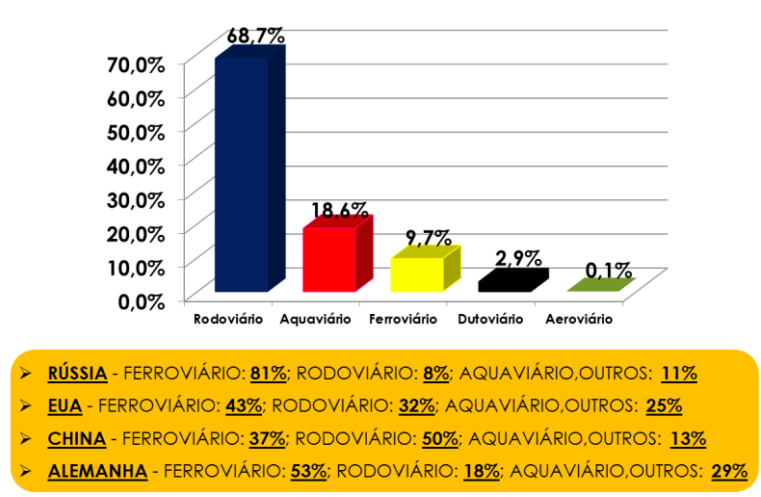
ANO	EXPORTAÇÃO	IMPORTAÇÃO	CORRENTE DE COMÉRCIO
2006	5.982.112	3.468.768	9.450.880
2007	7.381.839	5.000.221	12.382.060
2008	8.331.092	7.940.724	16.271.816
2009	6.427.661	7.288.151	13.715.812
2010	7.582.023	11.978.106	19.560.129
2011	9.051.045	14.840.975	23.892.020
2012	8.920.676	14.551.953	23.472.629
2013	8.688.839	14.778.865	23.467.704
2014	8.987.360	16.018.711	25.006.071
2015	7.644.023	12.613.141	20.257.164
TOTAL	78.996.670	108.479.615	187.476.285

- CRESCIMENTO MÉDIO ANUAL DAS EXPORTAÇÕES: 4,2%
- CRESCIMENTO MÉDIO ANUAL DAS IMPORTAÇÕES: 22,8%
- CRESCIMENTO MÉDIO ANUAL DA CORRENTE DE COMÉRCIO: 11,9%

Fonte: MDIC – Elaboração e compilação FIESC/COI

A matriz de Transporte: O Estado possui uma grande concentração da matriz de transporte no modal rodoviário conforme pode ser observado na figura 1.8 que também demonstra a condição de outros países, cuja matriz é diversificada. A cabotagem também deve ser objeto de consideração para a construção de uma política de transporte para o Estado de Santa Catarina. Um planejamento criterioso deve ser desenvolvido para permitir a maior inserção na matriz de transporte catarinense da cabotagem do modal ferroviário além da definição de corredores rodoviários estratégicos, e considerar a intermodalidade.

FIGURA 1.8: Matriz de transporte de Santa Catarina



Fonte: Ministérios dos Transportes, Portos e Aviação Civil – Elaboração e compilação FIESC/COI

As Distorções na Estrutura de Armazenagem: Considerando a logística na sua real concepção a questão da armazenagem pode ser um fator importante para melhoria da eficiência do transporte e a redução dos custos logísticos. A figura 1.9 demonstra a distorção apresentada na estrutura de armazenagem em Santa Catarina e que deve ser considerada na elaboração de um planejamento.

FIGURA 1.9: Situação dos Grãos em Santa Catarina

Fonte: IBGE, Conab – Elaboração e compilação FIESC/COI

O comprometimento dos eixos rodoviários catarinenses: Os principais eixos rodoviários catarinenses possuem níveis de serviços comprometidos principalmente nas zonas metropolitanas, como é o caso da BR470 na região de Blumenau, a 282 no acesso a Florianópolis, dentre outros. Um exemplo a ser considerado é a BR 101 que de acordo com a metodologia *Highway Capacity Manual - HCM)* se enquadra no nível "e" na maioria dos segmentos: fluxo instável, operando 2.200 - veículos/hora/faixa. Atinge o nível "f" em determinados dias e horários: travessias da grande Florianópolis, Itapema, Balneário Camboriú, Joinville e Garuva, com velocidade média menores que 50 km/h.

Aeroportos Catarinenses O plano Aeroviário catarinense foi concebido em 1990, e necessita ser atualizado, principalmente para que seja incorporado no Plano Aeroviário Nacional, além de ser uma base importante para definição de uma política de transporte de passageiros e cargas aéreas no Estado. O crescimento da população catarinense e da movimentação aeroportuária reforçam a defasagem do plano atual, conforme pode ser verificado na figura 1.10.

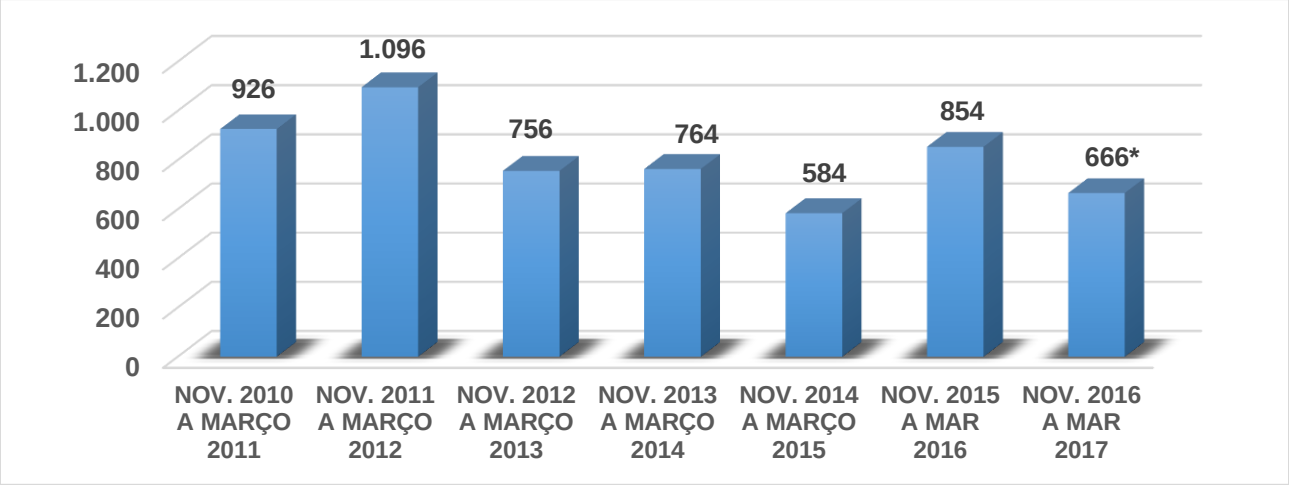
FIGURA 1.10: Crescimento da população, passageiros e cargas em Santa Catarina

ITEM	ANOS		VARIAÇÃO DE CRESCIMENTO 2014 / 1990
	1990	2014	
POPULAÇÃO	4,6 MILHÕES	6,7 MILHÕES	46%
PASSAGEIROS	500 MIL	6 MILHÕES	1100%
CARGAS	6,5 MIL (TON.)	12,9 MIL (TON.)	99%

Fonte: IBGE, INFRAERO – Elaboração e compilação FIESC/COI

Uma variável importante a ser considerada é a movimentação crescente de turistas na temporada e verão, e que colocam o aeroporto Hercílio Luz, que opera acima da capacidade desde 2.004, dentre os aeroportos de país de maior movimentação em função dos voos do tipo "charter". A figura 3.1.11 apresenta a evolução das operações desse tipo de voo.

FIGURA 1.11: Número de voos do tipo “charter” realizados no aeroporto de Florianópolis.

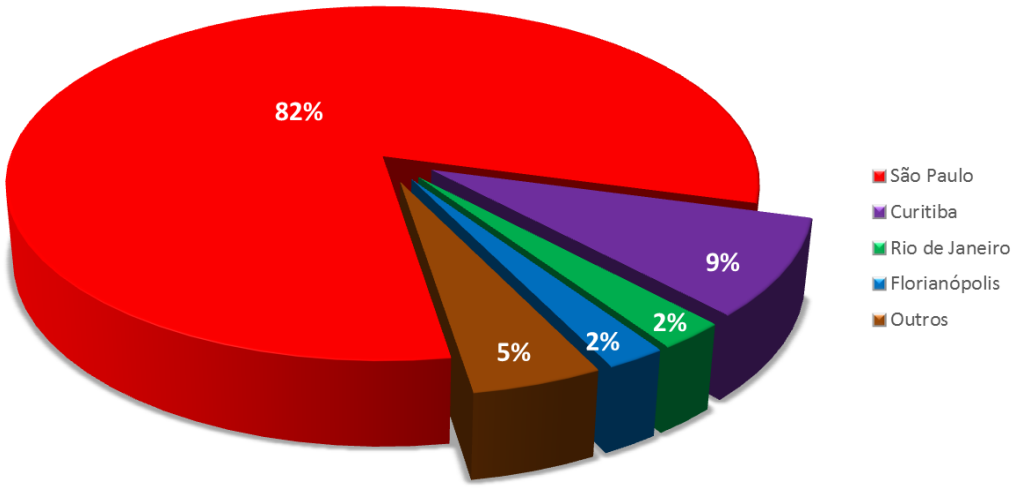


Fonte: INFRAERO – Elaboração e compilação FIESC/COI

*Número de voos do tipo “charter” autorizados pela Infraero na temporada.

Cabe ainda ressaltar que de acordo com pesquisa da FIESC a corrente de comércio internacional catarinense, transportada pelo modal aeroviário em 2015 foi de US$1 bilhão FOB, sendo que 98% deste montante foram movimentados por outros aeroportos do país, conforme figura 1.11.

FIGURA 1.12: Percentual (%) da corrente de comércio internacional de SC por aeroportos, em 2015.



Fonte: MDIC – Elaboração e compilação FIESC/COI

CAPÍTULO 1
MATRIZ PLANEJAMENTO

1.2 PROPOSTAS

1.2. MATRIZ PLANEJAMENTO: PROPOSTAS

Considerando os dados apresentados, que demonstram o crescimento da atividade produtiva, da movimentação portuária, da população, da movimentação de cargas e passageiros, do turismo e a necessidade de haver uma melhor distribuição da matriz de transporte catarinense, a FIESC sugere medidas necessárias para o planejamento da infraestrutura de transporte e logística catarinense:

1) Instituir um comitê composto por integrantes dos setores público e privado, com o objetivo de contribuir para o planejamento sistêmico e integrado da logística catarinense e para a consolidação de uma política de transporte, organizando um banco de projetos que permita a definição de prioridades com visão de estado.
   O comitê proposto poderá ter como atribuição também avaliar propostas de concessão inseridas nos programas de concessão dos governos federal e estadual.

2) Realizar um estudo de viabilidade para implantar um sistema intermodal de transporte para Santa Catarina, considerando a infraestrutura de transporte disponibilizada, os projetos ferroviários em construção – Corredor Ferroviário Leste-Oeste SC, e Ferrovia Litorânea em uma concepção integrada que pode ser denominado: Complexo Ferroviário Catarinense, e considerando a expansão da infraestrutura portuária e da cabotagem.

3) Elaborar o zoneamento econômico e ecológico da Baía da Babitonga (já em andamento) e da costa catarinense com o objetivo de mapear sítios com potencial para investimentos na expansão da infraestrutura portuária, definindo regras claras e factíveis que permitam a celeridade e transparência no processo de licenciamento ambiental.

4) Atualizar o Plano Aeroviário Catarinense e definir uma política estadual para o transporte aéreo de cargas e passageiros

5) Realizar estudos para definição de corredores rodoviários estaduais estratégicos que permitam conexão com os principais eixos rodoviários federais e concepção intermodal.

CAPÍTULO 2

MATRIZ INVESTIMENTOS

2.1 DIAGNÓSTICO

2.1 - MATRIZ INVESTIMENTOS: DIAGNÓSTICO

Obras Federais: De acordo com dados do Monitora FIESC o desempenho da execução dos recursos do Orçamento da União previstos para o Estado de Santa Catarina, na área de transporte deixou muito a desejar nos últimos 10 anos, e demonstra a grande dificuldade do Governo Federal em cumprir a extensa agenda logística do Estado de Santa Catarina. A figura 2.1.1, que demonstra que 49% do que foi efetivamente executado nos últimos 11 anos foi dirigido para as obras de duplicação da BR101(SC) no trecho Sul.

FIGURA 2.1.1: *Execução OGU e PAC – 2006/2016

EXECUÇÃO ORÇAMENTO GERAL DA UNIÃO PERÍODO 2006 À 2016			
	VALOR PREVISTO	VALOR PAGO	% do previsto
SANTA CATARINA	R$ 12,5 bilhões	R$ 6 bilhões	48,6%

Fonte: Congresso Nacional - Comissão Mista do Orçamento da União
Elaboração e compilação FIESC/COI
* Valores atualizados até novembro de 2016.

- **A BR 101 trecho sul representa 49% do total**

A FIESC também propõe anualmente uma relação de obras de transporte estratégicas para serem inseridas no Projeto de Lei Orçamentária – PLO, como também para os Planos Plurianuais – PPA do Governo Federal. A figura 2.1.2 traz um comparativo entre os valores propostos pela Federação e o que foi previsto pelo Governo Federal, no PPA2016.

É importante ressaltar que as **demandas da FIESC incorporam predominantemente** obras de restauração, manutenção e ampliação da infraestrutura já disponibilizada. As propostas são baseadas nos valores dos editais e informações oficiais sobre os recursos disponibilizados e representam a real demanda. Os únicos projetos estruturantes inclusos são as ferrovias Litorânea e o Corredor Ferroviário (Leste Oeste) em que estão previstos valores para término dos projetos e início da construção).

FIGURA 2.1.2: Proposta do PPA FIESC E PPA Governo Federal

DEMANDA SANTA CATARINA PPA - 2016 / 2019		PREVISTO PPA GOVERNO FEDERAL- 2016 / 2019
RODOVIÁRIO	R$ 6,2 bilhões	R$ 5,9 bilhões
AQUAVIÁRIO	R$ 1,2 bilhão	0
AEROVIÁRIO	R$ 302 milhões	0
FERROVIÁRIO	R$ 7,2 bilhões	0
TOTAL	R$ 14,9 bilhões	R$ 5,9 bilhões

Fonte: PPA FIESC E PPA Governo Federal – Elaboração e compilação FIESC/COI

A seguir disponibilizamos uma série de ilustrações na figura 2.1.3 que demonstram a consequência da falta de investimentos, comprometendo a segurança e a eficiência de rodovias estratégicas sem contar os grandes prejuízos gerados pelo abandono de materiais e intervenções já realizadas, como por exemplo, a terraplanagem.

FIGURA 2.1.3: Exemplos da situação das Rodovias Estaduais

SC-283

SC- 155

SC- 163

SC- 305

SC- 480

SC- 135

Fonte: Análise Expedita FIESC – Elaboração e compilação FIESC/COI

As Rodovias Estaduais: A análise expedita da FIESC realizada por Engenheiro consultor contratado, *Análise Expedita das Manutenções/ e ou Conservações em Rodovias Estaduais, anexo 1,* demonstra a precariedade das rodovias estaduais regionais estratégicas em Santa Catarina que demandam principalmente investimentos em restauração e manutenção.

CAPÍTULO 2

MATRIZ INVESTIMENTOS

2.2 PROPOSTAS

2.2 - MATRIZ INVESTIMENTOS: PROPOSTAS

A falta de capacidade do governo tanto no âmbito federal quanto estadual exige considerar a participação do setor privado por intermédio de **concessão ou Parceria Público-Privada - PPP.**

Cabe ressaltar a importância da matriz planejamento (capítulo 1) para viabilizar a participação privada nos investimentos em transporte. Estudo da KPMG/FIESC (2015), concluiu que o maior obstáculo para a implantação de projetos de PPP nos municípios é a falta de planejamento. *A publicação Potencial para PPPs em Santa Catarina pode ser acessada por intermédio do endereço eletrônico: http://fiesc.com.br/sites/default/files/potencialimplantacaopppsc.pdf*

Além desse aspecto é necessário considerar que a participação privada por intermédio de concessões exige que as obras objeto de exploração tenham uma taxa de retorno atrativa. Outros quesitos dizem respeito à segurança jurídica e institucional além de agências reguladoras independentes e aparelhadas para defender os interesses dos usuários.

A FIESC também entende que a participação privada seja por PPP ou concessão exige equilíbrio entre os interesses dos usuários e dos investidores. O pedágio deve ser resultado de uma equação na qual o usuário tenha a nítida sensação de que o benefício obtido na maior eficiência e segurança supere o seu dispêndio, e que o investidor tenha retorno.

2.2.1 - Propostas de Investimentos em Rodovias Federais Catarinenses ainda não concessionadas

A seguir apresentamos sugestões para os investimentos necessários para garantir a eficiência de eixos rodoviários estratégicos para Santa Catarina, muitos deles em andamento. Cabe ressaltar a importância de considerar a concessão de muitas das rodovias aqui elencadas somente após o término das obras e contratos vigentes, evitando assim a judicialização, a majoração das taxas de pedágio e a postergação do término das obras:

BR 470 (SC):

Duplicação entre Navegantes e Indaial: dotação orçamentária para execução dos contratos em vigor em ritmo razoável.

Trecho Indaial - entroncamento BR 116 (SC): garantir recursos para restauração de pista, terceiras faixas e de acostamentos, além da manutenção e conservação das faixas de domínio, conforme contrato em vigência do Programa de Manutenção e Restauração de Rodovias do Governo Federal – CREMA II.

BR 163 (SC): reinício dos trabalhos de ampliação de capacidade e restauração no trecho entre São Miguel do Oeste e Dionísio Cerqueira, em ritmo muito lento.

BR 285 (SC): término da pavimentação de trecho de 22 km na Serra da Rocinha.

BR 280 (SC):

Lote 2.1 - 14,06 km (BR 101 - Guaramirim): efetivar as indenizações dos imóveis desapropriados, e dar prioridade na implantação e pavimentação do segmento, permitindo a fluidez do trânsito entre Jaraguá do Sul e Guaramim até à BR 101 (SC).

Lote 2.2 - 23,84 km (Guaramirim - Corupá): acelerar o ritmo das obras de implantação e pavimentação do segmento.

Lote 1 - 36 km (Porto de São Francisco do Sul – BR 101): resolver entraves ambientais (obra ainda não iniciada).

BRS 282 (SC) E 158 (SC):

Criar novas frentes de trabalho para manutenção e conservação trecho Chapecó - São Miguel do oeste e na BR 158 (SC) no segmento Maravilha – Iraí e realizar a conservação preventiva e rotineira do pavimento.

BR 282 (SC):

BR 282 (SC) Via Expressa Florianópolis: Ampliação de capacidade da via expressa de Florianópolis inclusive a via de acesso (entroncamento com a BR 101 (SC)).

BR 282 – Florianópolis – Lages: Garantir recursos para continuidade das obras previstas no CREMA II, cujos contratos estão em vigência: conservação, manutenção, restauração e ampliação de capacidade em trechos que apresentem viabilidade.

2.2.2 - Propostas de Investimentos para Rodovias já Concessionadas

BR 101/NORTE (SC):

Proposta do Grupo Paritário da Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT, para melhoria da segurança e eficiência, cujos recursos serão absorvidos pela concessionária e repassados na taxa de pedágio (investimentos não inclusos no plano de exploração rodoviária - PER). A proposta foi analisada e validada com ajustes por consultor contratado pela FIESC, no âmbito do GTBR 101 do Futuro.

BR 116 (SC):

Investimentos visando atenuar índices de acidentes prevendo a implantação de terceiras faixas, acessos e sinalização, além da ampliação de capacidade de 95 quilômetros em Santa Catarina, em segmentos definidos pelas associações dos municípios do entorno, em conjunto com a concessionária.

2.2.3 - Propostas para Novas Concessões

BR 101/SUL (SC):

Concessão para exploração permitindo a manutenção de trechos já entregues, que já demandam restauração.

Eixo BR 163 (SC), BR282(SC) e BR470(SC):

Considerar a possibilidade de exploração conjunta das três rodovias, a BR163, desde Cascavel até o entroncamento da BR282 em São Miguel do Oeste seguindo até o entroncamento da BR470 e por essa rodovia servindo até Navegantes. Este pode ser um eixo estratégico para o suprimento e distribuição do setor industrial do Oeste de Santa Catarina.

BR 282 – Florianópolis – Lages:

Entroncamento da BR 116 com a BR 282, em Lages seguindo até Florianópolis. Essa possibilidade pode ser avaliada pela ARTERIS que já é concessionária das BRs 116 e 101 em Santa Catarina.

2.2.4 - Propostas para Concessão de Rodovias Estaduais

O posicionamento estratégico da referida rodovia a qualifica como alternativa a segmentos críticos de rodovias como as BR´s 470, 280, 282, além da BR 101 podendo deslocar grande parte da movimentação destinada aos portos, amenizar os efeitos da sazonalidade nas temporadas de verão assim como os conflitos com o trânsito de áreas urbanas importantes, e em crescimento exponencial.

Considerando as características do corredor em análise, tanto no que diz respeito ao seu traçado norte-sul, assim como a movimentação substancial em trechos específicos, e principalmente em relação à localização estratégica, acreditamos que deve ser avaliada a possibilidade de inserir esta alternativa no programa de concessões do Governo de Santa Catarina, de forma parcial, na orientação norte ou total, conforme análise expedita *Proposta de Corredor Paralelo a Rodovia BR 101 Rodovia SC 108*, documento anexo 2.

2.2.5 - Proposta de cobrança de pedágio - pedágio por km rodado

Proposta junto ao Grupo Paritário da ANTT para avaliação de uma forma mais justa de cobrança de pedágio (Free Flow).

Os benefícios do free flow podem ser significativos, considerando o volume de veículos não pagantes que trafegam no eixo litorâneo catarinense.

O aumento da arrecadação mais justa poderá gerar recursos financeiros que podem ser utilizado para investimentos nas melhorias da segurança e eficiência na BR101.

2.2.6 - Proposta para Criação de um Programa de Concessões de Rodovias Estaduais (necessário definir eixos estratégicos)

A exemplo dos Estados do Mato Grosso e do Paraná construir um plano de concessões de rodovias estaduais. *Análise Expedita das Manutenções/ e ou Conservações em Rodovias Estaduais, anexo 1,* demonstra a precariedade das rodovias estaduais. O programa deve ter como objetivo pequenas concessões que permitam a manutenção e restauração imediata de rodovias:

- Pequenas concessões para inicialmente garantir a manutenção e restauração, com possibilidade de ampliação, em gatilhos, ao longo do tempo e quando a movimentação justificar, de modo a não onerar o usuário.

- Permitir a participação de pequenas empresas e a ampla concorrência nos editais, além da ampla visibilidade pública do processo.

- 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.

2.2.7 - Proposta para Concessões Ferroviárias já existentes (SC)

Ampliação da malha da Ferrovia Teresa Cristina – FTC, já concessionada de acordo com demanda do setor de carvão.

2.2.8 - Aeroportos Catarinenses

Avaliar a transferência para o setor privado da exploração dos aeroportos catarinenses considerando a atualização do plano aeroviário, e a definição de uma política de transporte aéreo de cargas e passageiros para o Estado de Santa Catarina.

CAPÍTULO 3

MATRIZ POLÍTICA E GESTÃO

3.1 DIAGNÓSTICO

3.1 - MATRIZ POLÍTICA E GESTÃO: DIAGNÓSTICO

O Andamento das obras: Dados do monitoramento da FIESC obtido por intermédio da ferramenta "Monitora FIESC" demonstram que grande parte das obras de infraestrutura de transporte catarinense está com o andamento comprometido, o que indica que existem dificuldades que poderão comprometer o cumprimento dos prazos previstos nos editais. Outra constatação é que existe um número significativo de obras que estão paralisadas, e cujos prazos de execução previsto nos editais estão vencidos.

A ferramenta permite também visualizar de forma agregada a situação das obras monitoradas. Como pode ser observado na tabela 3.1.1 de um total de 58 obras monitoradas, 27,6% estão com o andamento comprometido e 32,8% delas já estão com os prazos previstos para entrega expirados, ou seja, estão paralisadas.

- MONITORA FIESC situação geral das obras de infraestrutura de transportes monitoradas em Santa Catarina.

TABELA 3.1.1: Monitora FIESC – Obras de Infraestrutura de Transportes

CATEGORIA	Nº DE OBRAS	VALOR APROXIMADO
AEROVIÁRIO	8	R$ 973 MILHÕES
AQUAVIÁRIO	8	R$ 411 MILHÕES
FERROVIÁRIO	6	R$ 140 MILHÕES
RODOVIÁRIO	36	R$ 5,3 BILHÕES
TOTAL	**58**	**R$ 6,8 BILHÕES**

PRINCIPAIS ÓBICES	NÚMERO DE OCORRÊNCIAS	EM %
RECURSO FINANCEIRO	9	20,0
DESAPROPRIAÇÃO	8	17,8
PROJETOS E ESTUDOS	5	11,1
SÍTIO INDÍGENA	4	8,9
LICITAÇÃO	4	8,9
LICENCIAMENTO AMBIENTAL	2	4,4
OUTROS	13	28,9
TOTAL	**45**	**100,0**

SITUAÇÕES DAS OBRAS	Nº DE OBRAS	EM %
EM ANDAMENTO	8	13,8
ANDAMENTO COMPROMETIDO	16	27,6
PRAZO EXPIRADO	19	32,8
OBRAS CONCLUÍDAS	15	25,9
TOTAL	**58**	**100,0**

27,6% COM ANDAMENTO COMPROMETIDO

32,8% COM PRAZO EXPIRADO CONFORME EDITAL

Fonte: Monitora FIESC – Elaboração e compilação FIESC/COI

Acesse em: http://www.fiescnet.com.br/monitorafiesc

Nas tabelas 3.1.2 a 3.1.9 a seguir apresentadas constam a relação de obras monitoradas por modal e a situação geral das mesmas.

TABELA 3.1.2: Obras Aeroviárias monitoradas

OBRAS MONITORADAS	NÚMERO DE MONITORAMENTOS
RECUPERAÇÃO DOS EQUIPAMENTOS AEROPORTUÁRIOS E MANUTENÇÃO PREVENTIVA E PERIÓDICA NO AEROPORTO MUNICIPAL DE CAÇADOR/SC	1
PROJETO DE EXPANSÃO DO AEROPORTO MINISTRO VICTOR KONDER, NO MUNICÍPIO DE NAVEGANTES/SC	1
IMPLANTAÇÃO E INSTALAÇÃO DE SISTEMAS DE AUXÍLIOS DE PROTEÇÃO AO VÔO E NAVEGAÇÃO AÉREA NO AEROPORTO REGIONAL DO PLANALTO SERRANO, NO MUNICÍPIO DE CORREIA PINTO/SC	1
CONSTRUÇÃO DO TERMINAL DE PASSAGEIROS DO AEROPORTO CARLOS ALBERTO DA COSTA NEVES, NO MUNICÍPIO DE CAÇADOR/SC	1
OBRAS DO NOVO AEROPORTO HERCÍLIO LUZ	1
NOVA SEÇÃO CONTRA INCÊNDIO DO AEROPORTO LAURO CARNEIRO DE LOYOLA, NO MUNICÍPIO DE JOINVILLE/SC	1
INSTALAÇÃO DE FAROL DE AERÓDROMO, BIRUTA ILUMINADA E BALIZAMENTO NOTURNO NO AEROPORTO REGIONAL DO PLANALTO SERRANO, NO MUNICÍPIO DE CORREIO PINTO/SC	1
EXECUÇÃO DE RANHURAS (GROOVING) NA PISTA DE POUSO E DECOLAGEM DO AEROPORTO LAURO CARNEIRO DE LOYOLA, NO MUNICÍPIO DE JOINVILLE/SC	1
TOTAL	**8**

TABELA 3.1.3: Situação das Obras do Modal Aeroviário de Santa Catarina

CATEGORIA	Nº DE OBRAS MONITORADAS	VALOR APROXIMADO
AEROVIÁRIO	8	R$ 973 MILHÕES

SITUAÇÕES DAS OBRAS	Nº DE OBRAS	EM %
PRAZO EXPIRADO	4	50,0
ANDAMENTO COMPROMETIDO	3	37,5
OBRAS CONCLUÍDAS	1	12,5
TOTAL	8	100,0

PRINCIPAIS ÓBICES	NÚMERO DE OCORRÊNCIAS	EM %
RECURSO FINANCEIRO	2	25,0
DOCUMENTAÇÃO	1	12,5
REVISÃO DE CONTRATO	1	12,5
HOMOLOGAÇÃO	1	12,5
DESAPROPRIAÇÃO	1	12,5
EMISSÃO DE TERMO ADITIVO DE PRAZO	1	12,5
LICITAÇÃO	1	12,5
TOTAL	8	100,0

50% COM PRAZO EXPIRADO CONFORME EDITAL

37,5% COM ANDAMENTO COMPROMETIDO

Fonte: Monitora FIESC – Elaboração e compilação FIESC/COI

MONITORA FIESC

TABELA 3.1.4: Obras Rodoviárias monitoradas

OBRAS MONITORADAS	NÚMERO DE LOTES
BR 101	5
BR 282	5
BR 470	5
BR 280	5
ACESSO A NOVA ÁREA TERMINAL DO AEROPORTO INTERNACIONAL HERCÍLIO LUZ	4
CREMA 2º ETAPA - BR 282	1
CREMA 2ª ETAPA - BR 158/SC, BR 163/SC E BR 282/SC	1
CREMA 2ª ETAPA - BR 153/SC, BR 282/SC E BR-470/SC	1
BR 480	1
BR 116	1
BR 163	1
BR 285	1
MANUTENÇÃO DAS PONTES PEDRO IVO CAMPOS E COLOMBO MACHADO SALLES NO MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS	1
RESTAURAÇÃO E REABILITAÇÃO DA PONTE HERCÍLIO LUZ NO MUNICÍPIO DE FLORIANÓPOLIS	1
ACESSO AO PORTO DE ITAJAÍ - VIA EXPRESSA	1
PONTE SOBRE O RIO TUBARÃO - DEMOLIÇÃO E CONSTRUÇÃO	1
PONTE DA INTEGRAÇÃO - LIGAÇÃO ENTRE BR 158 (PALMITOS/SC) E BR 386 (IRAÍ/RS)	1
TOTAL	**36**

TABELA 3.1.5: Situação das Obras do Modal Rodoviário de Santa Catarina

CATEGORIA	Nº DE OBRAS MONITORADAS	VALOR APROXIMADO
RODOVIÁRIO	36	R$ 5,3 BILHÕES

SITUAÇÕES DAS OBRAS	Nº DE OBRAS	EM %
EM ANDAMENTO	6	16,7
ANDAMENTO COMPROMETIDO	13	36,1
PRAZO EXPIRADO	7	19,4
OBRAS CONCLUÍDAS	10	27,8
TOTAL	36	100,0

PRINCIPAIS ÓBICES	NÚMERO DE OCORRÊNCIAS	EM %
DESAPROPRIAÇÃO	7	25,0
RECURSO FINANCEIRO	4	14,3
PROJETOS E ESTUDOS	4	14,3
SÍTIO INDÍGENA	3	10,7
OUTROS	10	35,7
TOTAL	28	100,0

36,1% COM ANDAMENTO COMPROMETIDO

19,4% COM PRAZO EXPIRADO CONFORME EDITAL

Fonte: Monitora FIESC – Elaboração e compilação FIESC/COI

TABELA 3.1.6: Obras Aquaviárias monitoradas

OBRAS MONITORADAS	NÚMERO DE MONITORAMENTOS
REFORMA DOS BERÇOS 03 E 04 DA ÁREA PÚBLICA DO PORTO DE ITAJAÍ	1
PORTOS DE ITAJAÍ E NAVEGANTES - CONSTRUÇÃO DA NOVA BACIA DE EVOLUÇÃO	1
FORNECIMENTO E INSTALAÇÃO DE SISTEMA OCR NO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL	1
AQUISIÇÃO DE BALANÇAS PARA O PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL	1
DRAGAGEM DO CANAL DE ACESSO AOS PORTOS DE ITAJAÍ E NAVEGANTES	1
DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO NO PORTO DE ITAJAÍ	1
DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO NO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL	1
DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO NO PORTO DE IMBITUBA	1
TOTAL	**8**

TABELA 3.1.7: Situação das Obras do Modal Aquaviário de Santa Catarina

CATEGORIA	Nº DE OBRAS MONITORADAS	VALOR APROXIMADO
AQUAVIÁRIO	8	R$ 411 MILHÕES

SITUAÇÕES DAS OBRAS	Nº DE OBRAS	EM %
EM ANDAMENTO	2	25,0
PRAZO EXPIRADO	2	25,0
OBRAS CONCLUÍDAS	4	50,0
TOTAL	8	100,0

PRINCIPAIS ÓBICES	NÚMERO DE OCORRÊNCIAS	EM %
RECURSO FINANCEIRO	1	50,0
LICITAÇÃO	1	50,0
TOTAL	2	100,0

25% COM PRAZO EXPIRADO CONFORME EDITAL

Fonte: Monitora FIESC – Elaboração e compilação FIESC/COI

TABELA 3.1.8: Obras Ferroviárias monitoradas

OBRAS MONITORADAS	NÚMERO DE LOTES
FERROVIA LITORÂNEA SUL	2
CONTORNO FERROVIÁRIO DE SÃO FRANCISCO DO SUL/SC	1
CONTORNO FERROVIÁRIO DE JOINVILLE/SC	1
CONTORNO FERROVIÁRIO DE JARAGUÁ DO SUL/SC	1
FERROVIA DA INTEGRAÇÃO (LESTE - OESTE) - CORREDOR FERROVIÁRIO DE SANTA CATARINA - ITAJAÍ/SC - DIONÍSIO CERQUEIRA/SC	1
TOTAL	6

TABELA 3.1.9: Situação das Obras do Modal Ferroviário de Santa Catarina

CATEGORIA	Nº DE OBRAS MONITORADAS	VALOR APROXIMADO
FERROVIÁRIO	6	R$ 140 MILHÕES

SITUAÇÕES DAS OBRAS	Nº DE OBRAS	EM %
PRAZO EXPIRADO	6	100%
TOTAL	6	100%

PRINCIPAIS ÓBICES	NÚMERO DE OCORRÊNCIAS	EM %
RECURSO FINANCEIRO	2	28,6
EMISSÃO ORDEM SERVIÇO	2	28,6
OBRA SUSPENSA	1	14,3
SÍTIO INDÍGENA	1	14,3
PROJETOS E ESTUDOS	1	14,3
TOTAL	7	100,0

100,0% COM PRAZO EXPIRADO CONFORME EDITAL

Fonte: Monitora FIESC – Elaboração e compilação FIESC/COI

A Gestão das Obras: Ao considerar os dados agregados do "Monitora FIESC" apresentados na Tabela 3.1.1, verificamos que 21% dos óbices relacionados com o comprometimento ou paralização das obras estão relacionados com o aporte de recursos financeiros, sendo que o restante está vinculado com questões como o desenvolvimento de projetos e estudos, processo licitatório, sítios indígenas e licenciamento ambiental e até irregularidades levantadas pelo Tribunal de Contas da União.

Podemos concluir que muitas das dificuldades encontradas estão vinculadas com a gestão, como por exemplo, a má qualidade dos projetos, dos cronogramas físicos financeiros e da fiscalização das obras.

Mesmo a falta de recursos pode ser um indício da má gestão, quando uma obra foi licitada sem que houvesse orçamento adequado para sua execução.

Essa condição implica em graves prejuízos para o erário público quando temos estruturas metálicas, terraplanagem e equipamentos expostos ao tempo, em função da paralização. Esta situação pode ser observada nas obras dos contornos ferroviários de Joinville e Jaraguá do Sul, obras postergadas há dez anos, e no Aeroporto de Florianópolis, dentre outras.

Um levantamento expedito realizado pela FIESC constatou que só nas obras e projetos do modal ferroviário, os valores investidos somam R$ 105 milhões, sem considerar a atualização monetária. Grande parte disso, jogado fora, já que as estruturas implantadas estão se deteriorando, expostas ao tempo, como no caso dos contornos ferroviários de Joinville, São Francisco do Sul Jaraguá do Sul. O projeto da ferrovia litorânea paralisado, já exige adequações e

atualização nos dois lotes, uma vez que o Lote 2 também depende do término do Lote 1, o que certamente irá resultar em custos adicionais. Esta situação é crônica e pode traduzir uma realidade preocupante.

Um levantamento mais aprofundado da situação certamente poderá apresentar como resultado prejuízos de grandes dimensões para o erário público.

Outra questão sobre a gestão das obras, e relacionado com a manutenção das rodovias são as chamadas operações “tapa buracos”, conforme pode ser observado na figura 3.1.1 é uma prática bastante comum no Brasil e também em Santa Catarina. Para cada US$ 1,00 não gasto em manutenção, futuramente será gasto US$ 4,00 para recuperação. Este tipo de operação representa grande antagonismo em relação às modernas técnicas rodoviárias além de ser extremamente ineficiente para a solução do problema.

FIGURA 3.1.1: Fotos da Operação Tapa Buraco

A Defesa dos interesses dos Catarinenses: É louvável o esforço dos membros do Fórum Parlamentar Catarinense e do Governo Estadual, na defesa e cobrança das obras de interesse do Estado. Mesmo assim, o catarinense convive há décadas com a frustração de não serem concretizadas antigas demandas. Podemos citar como exemplo o caso da duplicação das BRs 470 e 280, do novo terminal do Aeroporto Hercílio Luz, dentre outros compromissos assumidos pelas várias gestões do Governo Federal.

Esse pode ser o resultado da falta de planejamento, acompanhado da definição de prioridades e muitas vezes, a articulação adequada para apresentar as demandas estratégicas catarinenses que devem ser priorizadas.
A seguir apresentamos algumas demandas e situações que devem ser objeto de mobilização dos catarinenses no sentido de defender nossos interesses:

- ✓ **Contornos Ferroviários de Joinville, Jaraguá do Sul e São Francisco do Sul**, obras paralisadas há dez anos e que trazem reflexo direto para a competitividade do Porto de São Francisco do Sul e a mobilidade dos referidos municípios.

- ✓ **BR 101(SC)**, atraso na duplicação, obra iniciada em 2005 (11 anos) com somente 350 km.

- ✓ **Ponte Hercílio Luz**: interditada em 1992, inicio da revitalização em 2006 (10 anos). poderia absorver 30% do tráfego. Qual a dimensão dos prejuízos para a mobilidade urbana?

- ✓ **O Aeroporto Hercílio Luz**: entrega da obra prevista para 2008.

- ✓ **A duplicação da BR 470** desde a década de 1990 exige ampliação de capacidade e a BR 280, ambas com grandes entraves para a sua concretização.

- ✓ **Via Expressa Portuária de Itajaí,** uma demanda de mais de 12 anos sem previsão de entrega.

- ✓ **A BR 282**, cujos contratos vigentes relacionados com o Programa de Restauração e Manutenção de Rodovia Federais – CREMA II estão paralisados.

- ✓ **Ferrovias Litorânea e Corredor Leste-Oeste SC**: Primeiros projetos finalizados em 2001, novos projetos em andamento, e sem perspectivas de entrega (OS PROJETOS): 14 anos, e sem perspectivas (* Se considerarmos o projeto ferrovia Dom Pedro Railway em 1870 – litorânea 146 anos!)

- ➢ **O Paradoxo:** Muitas das principais dificuldades encontradas para a concretização das obras federais de infraestrutura em Santa Catarina estão relacionadas com impedimentos provocados pela estrutura do próprio Governo Federal, o que pode ser considerado um grande paradoxo. Isso porque ao mesmo tempo em que o Governo propõe a obra, faz publicidade, mobiliza a sociedade, criando expectativas que são frustradas pela ineficiência do próprio governo, por intermédio de seus vários órgãos intervenientes que são antagônicos entre si.

Como exemplo dessa situação, diz respeito ao Sítio Indígena localizado no Morro dos Cavalos, no Lote 1, que se transformou em um obstáculo quase que instransponível para a concretização de um antigo desejo dos catarinenses, a construção da Ferrovia Litorânea.

Isso porque, conforme a figura 3.1.2, a Fundação Nacional do Índio - FUNAI apresentou um traçado alternativo para desviar a ferrovia do referido sítio, cujo custo estimado é de R$ 16 bilhões, o que inviabiliza a mesma.

Cabe destacar que se aprovado, de acordo com o projeto apresentado pelo Consórcio responsável pelo Lote 1, que prevê a transposição do Morro dos Cavalos por intermédio de um túnel, os dois lotes da ferrovia litorânea somados teriam um custo estimado em cerca de R$ 2,4 bilhões, e um *Payback* de 12 anos, o que para uma ferrovia é bastante significativo, reforçando a sua viabilidade e importância.

FIGURA 3.1.2: Traçado Alternativo Proposto Pela FUNAI

Fonte: DNIT

Ainda em relação ao eixo Ferroviário Litorâneo e falta de articulação na defesa dos interesses do Estado de Santa Catarina, é que existem posicionamentos contrários ao mesmo. Um dos argumentos mais utilizados por aqueles que se posicionam contra o eixo ferroviário litorâneo, é que construir uma ferrovia para conectar os Portos Catarinenses não tem justificativa técnica ou econômica. Cabe atentar, porém, que essa ferrovia tem como principal objetivo a conexão

de um dos mais eficientes complexos portuários da América Latina com a malha nacional. É também mais uma alternativa para a logística de suprimento e distribuição da produção industrial tanto no que diz respeito ao mercado doméstico quanto externo. Cabe ressaltar a necessidade de considerar este eixo integrado com o Corredor Ferroviário Leste-Oeste.

Aspectos como o crescimento da população, da atividade produtiva, da movimentação dos portos, do comércio e do turismo irão comprometer a eficiência da nossa malha rodoviária - mesmo ampliada.

Nesse aspecto cabe salientar que, conforme as figuras 3.1.3 e 3.1.4, nossos portos, apesar da importância figuram entre os únicos portos sem conexão ferroviária tanto em relação ao Brasil quanto a América Latina e ao Mundo.

FIGURA 3.1.3: Ferrovias nos Principais Portos do Mundo

PORTOS COM DESTAQUE NA EUROPA, AMÉRICA LATINA, AMÉRICA DO NORTE E ÁSIA – FERROVIAS!

PORTOS	FERROVIA
HONG KONG - CHINA	
BUSAN – CORÉIA DO SUL	
NINGBO - CHINA	
NOVA JERSEY/NOVA IORK - EUA	
LOS ANGELES - EUA	
VALPARAISO - CHILE	
ROTERDÃ - HOLANDA	
HAMBURGO – ALEMANHA	
BARCELONA - ESPANHA	
LE HAVRE - FRANÇA	

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

FIGURA 3.1.4: Portos Brasileiros com Acesso Ferroviário

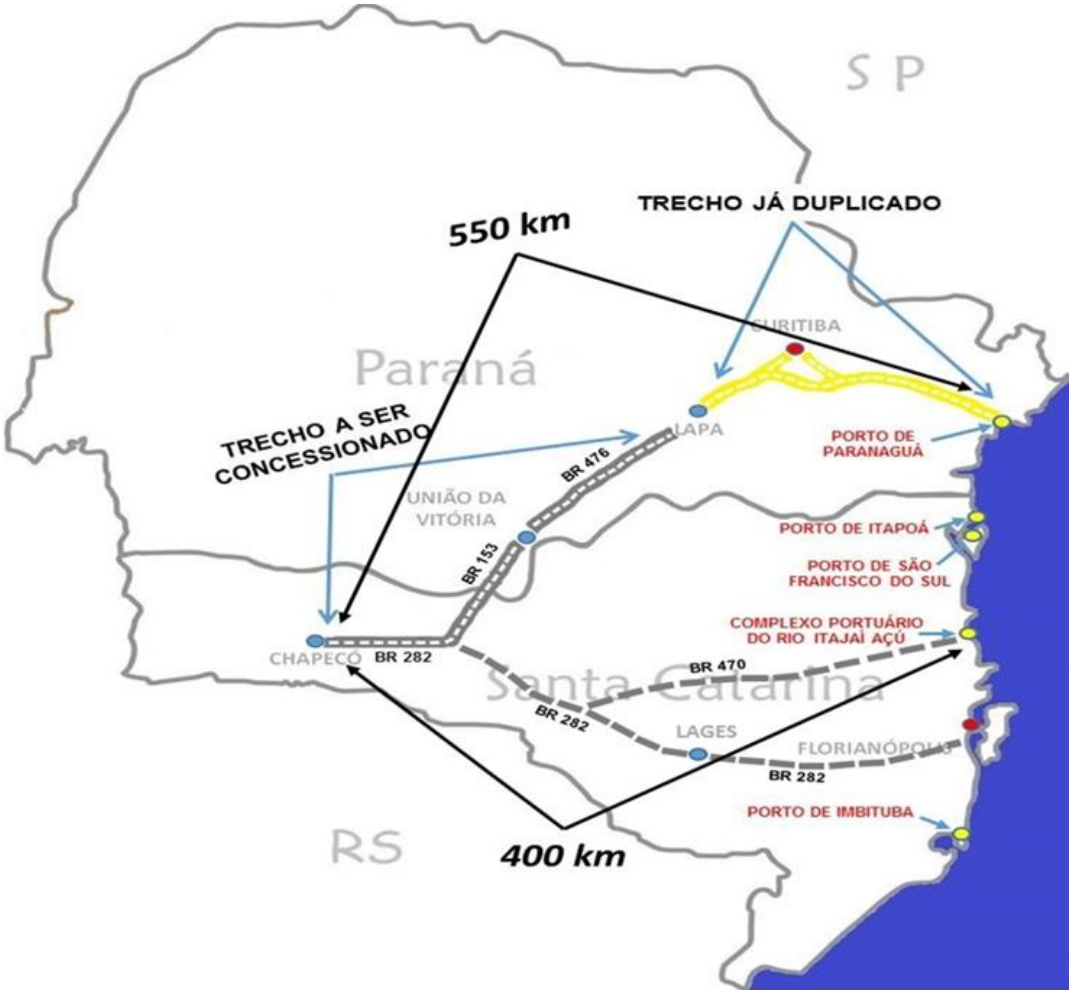
PORTOS	RANKING TEUs	FERROVIA
SANTOS	1°	
ITAJAÍ	2°	
PARANAGUÁ	3°	
RIO GRANDE	4°	
EMBRAPORT	5°	
ITAPOÁ	6°	
CHIBATÃO	7°	HIDROVIA
SUAPE	8°	
RIO DE JANEIRO	9°	
SALVADOR	10°	

Fonte: Portos SC – Elaboração e compilação FIESC/COI

A falta de planejamento e norte para definição de prioridades pode gerar esforços para a defesa de projetos que apesar de importantes podem não trazer benefícios reais para o Estado. É o caso da proposta de ligação do Oeste de Santa Catarina com o Porto de Antofagasta, no Chile. Esta possibilidade defendida por alguns catarinenses além de não trazer benefícios ao Estado pulveriza os esforços para projetos estruturantes de grande interesse para todo o Estado como os projetos do Corredor Leste – Oeste – SC e a Ferrovia Litorânea. Estudo realizado pelo corpo técnico da FIESC, *Análise da Proposta da Ligação Ferroviária Entre o Estado de Santa Catarina e o Oceano Pacífico*, *anexo 3*, demonstra de forma inequívoca que este projeto não deve ser prioridade para os catarinenses.

- **O Plano de Concessão do Governo Federal:** Os catarinenses foram surpreendidos com o traçado proposto para concessão que contempla as BRs 282 (SC) 153 (SC) e (PR) e 476 (PR). Conforme ser verificado no estudo *Análise das Implicações para Santa Catarina do Traçado Proposto pelo Governo Federal para Concessão das Rodovias das BRs 282/SC-153/476/PR no Trecho Chapecó (SC) - Lapa (PR)*, *anexo 4*, essa possibilidade poderá trazer graves consequências para a logística e a competitividade de Santa Catarina.

FIGURA 3.1.5: Traçado Proposto pelo Governo Federal

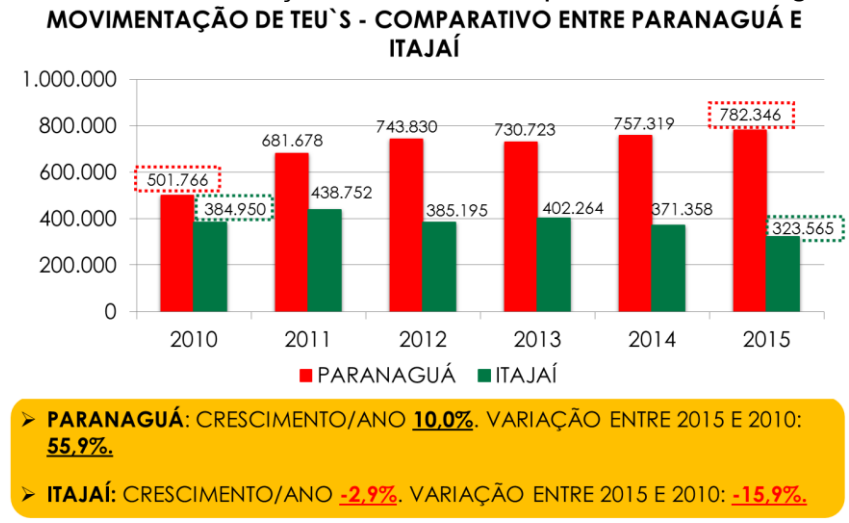


Ainda sobre o Plano de Concessão recentemente anunciado, cabe ressaltar que Santa Catarina foi contemplada somente com o **Aeroporto Hercílio Luz** nas obras elencadas no Plano de Concessão. Destacamos que mesmo no processo de concessão desse sítio aeroportuário estratégico, o plano de exploração apresentado não atende as demandas de expansão do aeroporto e as demandas locais.

Dificuldades para Investimentos Privados no Porto de Itajaí: Itajaí enfrenta dificuldades para obter a autorização para a extensão da concessão da APM terminais. Essa solicitação já foi encaminhada para a Agência Nacional de

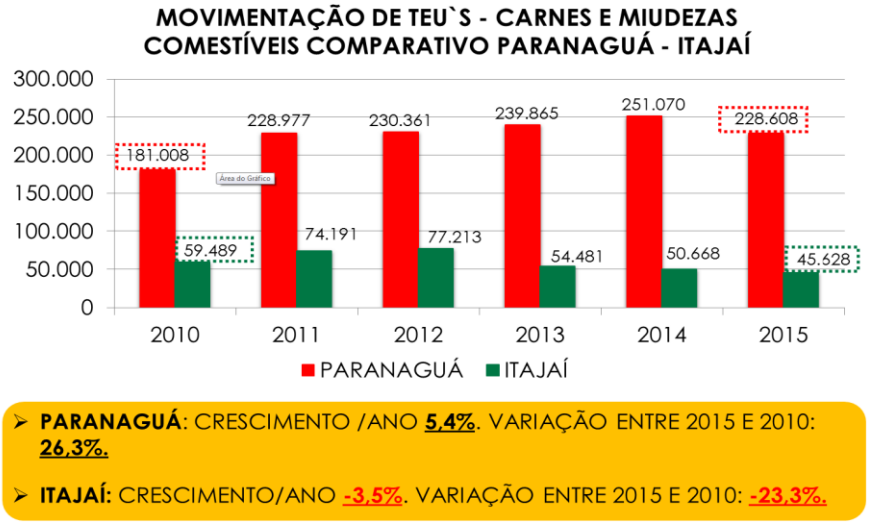
Transporte Aquaviário – ANTAQ e a Secretaria de Portos do Ministério dos Transportes – MT. Lembramos que pleito semelhante no Estado do Paraná já foi atendido. Cabe destacar que o arrendatário pretende investir, no sítio em questão, R$ 375 milhões até 2017, adicionados de R$ 200 milhões no médio prazo. O processo tem sido postergado em função da burocracia por parte da estrutura do Governo Federal. Essa postergação já tem implicações socioeconômicas graves para o Município. A situação tem relação direta com a transferência de cargas para o Porto de Paranaguá, conforme pode ser verificado nas figuras 3.1.6 e 3.1.7.

FIGURA 3.1.6: Movimentação de TEU´s nos portos de Paranaguá e Itajaí



Fonte: ANTAQ – Elaboração e compilação FIESC/COI

FIGURA 3.1.7: Movimentação de TEU´s de Carnes e Miudezas nos portos de Paranaguá e Itajaí



Fonte: ANTAQ – Elaboração e compilação FIESC/COI

A Competitividade dos Portos Catarinenses: Conforme proposta da Agenda Portos da FIESC são necessárias medidas urgentes para atender as demandas da marinha mercante o que exige a adequação e manutenção das bacias de evolução, e canais de acesso compatíveis para navios **com 366 metros de comprimento, 52 metros de boca e 15,5 metros de calado operacional**, em qualquer condição de tempo e maré. Tanto as obras de Itajaí quanto as obras do canal de acesso da Baía da Babitonga, que abriga os Portos de São Francisco do Sul e Itapoá estão paralisadas.
Com relação à competitividade dos portos, especial atenção deve ser dirigida aos seguintes aspectos, que incorporam a Agenda Portos Catarinense:

- Gestão privada
- Celeridade e eficiência nos processos aduaneiros
- Modicidade tarifária

A legislação do Setor de Transporte: Um aspecto que deve ter atenção especial é prover uma legislação que permita a expansão do setor, descentralize as decisões, e crie um ambiente jurídico e institucional adequado para os investimentos privados. Vide a questão do Porto de Itajaí e o pedido de extensão da concessão do terminal da APM.
A questão ambiental: Sem deixar de considerar a importância da preocupação ambiental que deve ser criteriosa, observa-se que muitas obras são postergadas em função de entraves ambientais. O que se faz necessário é dar celeridade e clareza nos processos de licenciamento. Obras catarinenses como os trechos da duplicação da BR 280, e o projeto da Ferrovia Litorânea tem sido postergadas por períodos indefinidos em função desses entraves.

A questão humana: O Brasil é um dos líderes mundiais nos índices de acidentes de trânsito, e Santa Catarina apresenta trechos rodoviários de destaque no ranking nacional como, por exemplo, o trecho compreendido entre o Município de Biguaçu e Florianópolis. Essa realidade exige a mobilização da sociedade para reverter o quadro. As tabelas 3.1.10 e 3.1.11 demonstram essa realidade.

TABELA 3.1.10: Acidentes nas Rodovias Federais de SC e BR

ACIDENTES NAS RODOVIAS FEDERAIS DE SANTA CATARINA E BRASIL, FISCALIZADAS PELA PRF, EM 2014		
BRASIL E SC	TOTAL NO ANO	ACIDENTES/DIA
BRASIL	169.163	463
SANTA CATARINA	18.346	50

Fonte: PRF – Elaboração e compilação FIESC/COI

Na questão dos acidentes deve ser dirigida especial atenção para medidas que diminuam os índices de acidentes com motocicletas em Santa Catarina. Na zona metropolitana de Florianópolis, o trecho da BR 101 (SC) entre Biguaçu e Palhoça se destaca como um dos segmentos com maior índice de acidentes do País. A situação é grave conforme pode ser observado na tabela 3.1.11.

TABELA 3.1.11: Estatísticas de acidentes com motocicletas em Santa Catarina

Com moto, cada 100 acidentes geram em média 104 vítimas.
Mais de 1/3 de orçamento dos hospitais dos grandes centros urbanos em SC é gasto somente com acidentes de motos.
A cada 10 acidentados que chegam nos hospitais de SC, 6 são motociclistas.
68% dos atendimentos das vítimas de acidentes de trânsito são de motociclistas que em média ocupam 53% dos leitos disponíveis.

Fonte: Arteris e Hospital Regional de São José – Elaboração e compilação FIESC/COI

CAPÍTULO 3
MATRIZ POLÍTICA E GESTÃO

3.2 PROPOSTAS

3.2 - MATRIZ POLÍTICA E GESTÃO: PROPOSTAS

- Criar mecanismos para melhorar a gestão das obras, cobrando responsabilidade, e que garantam a qualidade dos projetos assim como a previsibilidade de potenciais impedimentos.

- Exigir que as obras sejam contratadas somente com a garantia da previsão orçamentária necessária para o seu andamento e término.

- Cobrar legalmente a responsabilidade tanto da contratada quanto da contratante das obras pelos prejuízos gerados pela má gestão.

- Aparelhar e fortalecer o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte - DNIT/SC e o Departamento de Infraestrutura de Transporte do Estado de Santa Catarina - DEINFRA, visando a melhoria da fiscalização das obras de infraestrutura de transporte e a elaboração de projetos e planejamento.

- Fortalecer e aparelhar os órgãos ambientais para dar celeridade e eficiência nos processos de licenciamento para projetos de infraestrutura.

- Evitar a concretização do processo de concessão do eixo rodoviário 282(SC) 153(SC)(PR) 476 (PR), e participar intensivamente no desenvolvimento de planos de concessão na área de infraestrutura de Santa Catarina.

- 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).

- Adotar modelos de administração autônoma dos portos e aeroportos catarinenses com a governança corporativa, gerida por técnicos responsáveis pelos resultados e desempenho e sem ingerência política.

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

- Prover a conexão de todos os portos catarinenses com a malha ferroviária nacional: Implantação da ferrovia litorânea e o Corredor Ferroviário Catarinense (leste oeste).

- Resolver os entraves ambientais da ferrovia litorânea e trazer para discussão da sociedade a alternativa de traçado.

- Inserir traçado na ferrovia litorânea que permita o acesso ao porto de Itapoá assim como a futura expansão para o Rio Grande do Sul e ao Norte.

- Estimular o uso da cabotagem para o transporte de cargas.

- Mobilizar e apoiar a aprovação de Projetos de Lei da área de transporte destacando o que se segue:

➢ Projeto de Lei Estadual 541/2015 - que institui o marco regulatório dos programas de parcerias público-privadas em Santa Catarina.

➢ Projeto de Lei Estadual 574/2015 - que institui o fundo garantidor das parcerias público-privadas.

➢ Projeto de Lei do Senado 52/2013 - que estabelece o marco legal das agências reguladoras.

➢ Considerar a elaboração de Projeto de Lei para permitir a participação das entidades relacionadas com transporte e do setor produtivo de discutir as propostas que deve ser realizada separada da audiência pública.

A humanização das rodovias catarinenses:

➢ Intensificar as ações conjuntas entre os órgãos responsáveis pela promoção da educação para o trânsito, da pré-escola até o 3º grau, conforme previsto no Código de Trânsito Brasileiro e na Lei do Sistema Estadual de Educação, contando com a participação da sociedade civil organizada.

➢ Para amenizar os índices de acidentes com motocicletas nas rodovias catarinenses considerando a Lei Federal nº 12009/2009 e regulamentar as profissões de “motoboy”, “moto-fretista” e “mototaxista” nos municípios catarinenses.

➢ Aumentar o contingente da polícia rodoviária federal nas rodovias federais catarinenses de acordo com critérios técnicos e da demanda apresentada.

➢ Realizar um levantamento dos pontos críticos das rodovias federais e estaduais no estado de Santa Catarina e elaborar um plano de melhoria.

➢ Fiscalizar intensivamente e cobrar o uso de equipamentos de segurança e a realização de manutenção preventiva das motocicletas.

CAPÍTULO 4
O DEVER DE CASA

4.1 LOGÍSTICA EMPRESARIAL

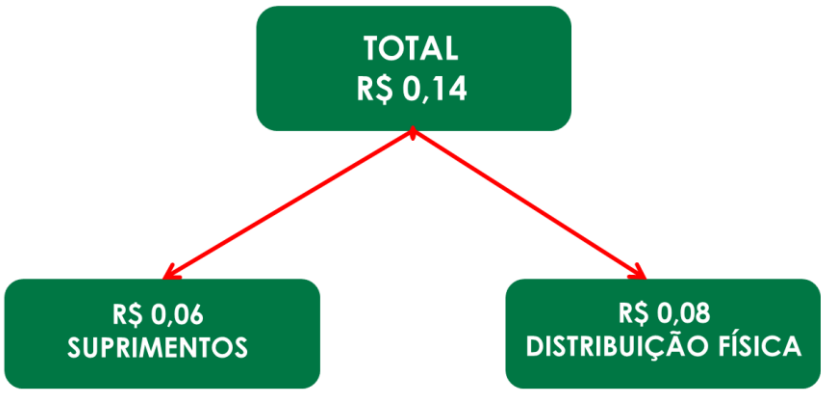
4.1 - O DEVER DE CASA: LOGÍSTICA EMPRESARIAL

Programa Catarinense de Logística Empresarial
PROCALOG
Custos Logísticos na Indústria Catarinense

PROGRAMA CATARINENSE DE LOGÍSTICA EMPRESARIAL – FIESC/UFSC

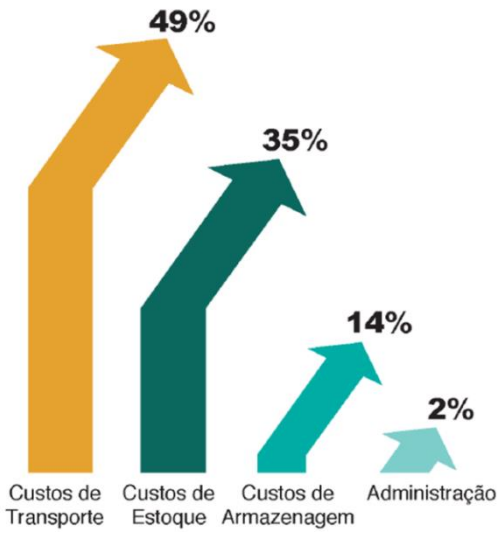
PESQUISA CUSTOS LOGÍSTICOS NA INDÚSTRIA CATARINESE

PARA CADA REAL FATURADO – 2015

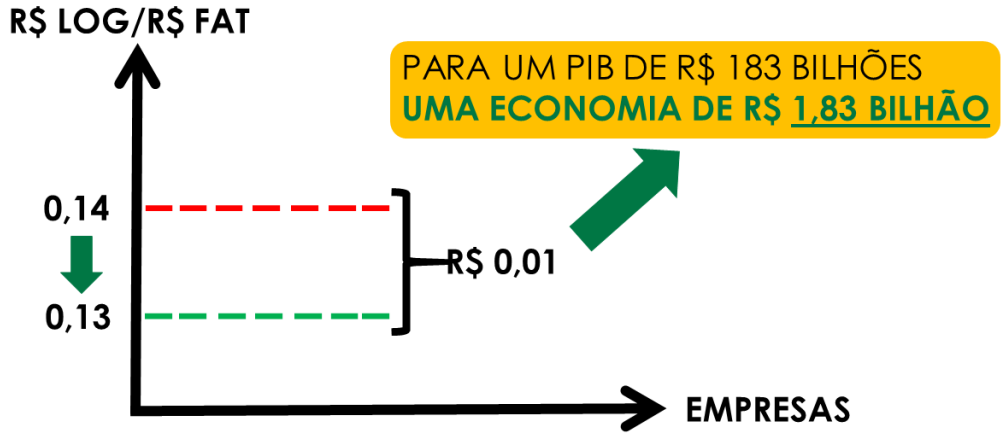


ESTRUTURA GLOBAL DOS

CUSTOS LOGÍSTICOS CATARINENSES



DE ACORDO COM PESQUISA A REDUÇÃO DE 1 CENTAVO NO CUSTO LOGÍSTICO CATARINENSE REPRESENTARIA UMA ECONOMIA DE R$ 1,83 BILHÃO POR ANO.



AS ENTIDADES REPRESENTATIVAS DOS SETORES PRODUTIVOS E DE SERVIÇOS E OS USUÁRIOS DEVEM SE MOBILIZAR EM FAVOR DA MELHORIA DA LOGÍSTICA CATARINENSE

ATITUDE PROATIVA!

CAPÍTULO 4

O DEVER DE CASA

4.2 PROPOSTAS

4.2 - O DEVER DE CASA: PROPOSTAS

- ✓ Difundir as boas práticas em logística.
- ✓ Apoiar a melhoria na gestão de estoques.
- ✓ Difundir o conceito e componentes dos processos logísticos.
- ✓ Levantar a cada 2 anos os custos logísticos identificando necessidades de melhorias (em andamento).