



CE FIESC/GETMS Nº 1.017/2021

Florianópolis, 13 de janeiro de 2021.

Excelentíssimo Senhor
TARCISIO GOMES DE FREITAS
Ministro da Infraestrutura
Brasília/DF

Assunto: Ferrovias Catarinenses

Senhor Ministro,

Cumprimentando-o, solicitamos especial atenção e apoio no sentido de considerar a possibilidade de resgatar e atualizar os projetos Ferroviários Catarinenses, conforme o que se segue.

Considerando que:

- 1) Os projetos ferroviários catarinenses, Leste–Oeste e Litorânea, apresentaram viabilidade socioeconômica de forma individual, e por erro de gestão foram desenvolvidos individualmente, quando o projeto realizado pela ENEFER na década de 2000, apontou a maior viabilidade se considerarmos os eixos como complementares;
- 2) As peculiaridades do Estado de Santa Catarina no que diz respeito a sua pujante atividade industrial, motivo pelo qual, em função da complexa cadeia de suprimentos e distribuição do setor, exige um planejamento sistêmico e integrado considerando a intermodalidade;
- 3) O dinamismo da atividade industrial catarinense se reflete no desempenho dos nossos portos que, em 2019, movimentaram mais de 2,0 milhões de TEU's, o que representa 19,4% de toda a movimentação nacional, sendo que o Complexo Portuário de Itajaí e o Porto de Itapoá ocupam a 2ª e 4ª posição, respectivamente, no ranking de movimentação de contêineres do país, e que não possuem ligação ferroviária competitiva e nem estão conectados com a malha nacional.

Os portos catarinenses estão em plena expansão e consolidam Santa Catarina como um dos complexos portuários mais importantes da América do Sul, mesmo diante da pandemia em curso, visto que no acumulado do ano de 2020 (janeiro a outubro), movimentaram mais de 1,7 milhão de TEU's, representando 20,1% de toda a movimentação nacional e o melhor resultado desde o início da série histórica em 2010;

- 4) A constatação no item anterior (3) remete para a importância de o país dispor de uma infraestrutura portuária eficiente para a cadeia de suprimentos e distribuição da indústria, gerando maior valor agregado e competitividade de produtos manufaturados na pauta de exportações brasileira, contribuindo assim para a maior e melhor inserção do Brasil no comércio internacional. Cabe ressaltar que na área de influência dos portos catarinenses estão os Estados do Sul, Sudeste, Centro- Oeste do País e do MERCOSUL;
- 5) A louvável iniciativa de planejamento do Governo Federal em inserir no Plano Nacional de Logística e Transportes-PNLT (em construção) as cargas industriais, o que certamente colocará nossos portos e respectivos acessos inseridos na malha prioritária nacional, e cujo resultado preliminar está previsto para ser apresentado em março deste ano. Estas informações de movimentação de cargas industriais seriam fundamentais para reavaliar a viabilidade do complexo ferroviário proposto, como anteriormente mencionado de forma complementar – Corredor Leste-Oeste (SC) e Litorânea (SC) integrados e considerando a carga de valor agregado e a intermodalidade;
- 6) O futuro da rodovia litorânea catarinense, a BR 101, um eixo estratégico para o país e o MERCOSUL, cujos níveis de serviços já estão comprometidos, em função da pujante atividade econômica do seu entorno, do crescimento urbano exponencial, da expansão da atividade logística, portuária, do turismo e serviços em geral. Os dados gerais sobre o entorno da mencionada rodovia estão consolidados na publicação da FIESC: “Proposta para Garantir a Segurança e Eficiência do Eixo Litorâneo Catarinense”, que pode ser acessado no site da FIESC: www.fiesc.com.br

A situação exige medidas para ampliação de capacidade propostas pelo Grupo Paritário de Trabalho da ANTT, visando a melhoria da segurança e fluidez da rodovia, no curto prazo. Maiores detalhes constam da publicação mencionada no item 6. Entretanto, para a integridade no médio e longo prazo temos que considerá-lo um corredor multimodal. Nesse aspecto, o projeto da Ferrovia Litorânea poderá garantir no futuro a segurança, integridade e fluidez do corredor, garantindo a competitividade das atividades econômicas do entorno e contribuindo para geração de emprego e renda.

No contexto, vimos solicitar seu importante apoio para o que se segue:

- a) Realizar a atualização dos EVTEAS dos projetos ferroviários Corredor Leste–Oeste (SC) e Litorânea (SC), de forma integrada – O Complexo Ferroviário Intermodal Catarinense, considerando as cargas de valor agregado, a intermodalidade e incorporando a carga industrial, conforme a nova versão do PNLT com resultado preliminar previsto para março deste ano;
- b) Considerando os resultados positivos na viabilidade socioeconômica do Corredor Leste-Oeste (SC), de Chapecó até Navegantes, na atualização acima proposta incorporar ao projeto da ferrovia Litorânea uma extensão do seu

traçado que permita inserir o acesso ferroviário também para o porto de Itapoá, que apesar de somente 11 anos de existência já possui grande movimentação, sendo destaque mundial em eficiência, e se encontra em plena expansão, já contribuindo substancialmente para a movimentação de carga de contêineres do Brasil;

- c) Na atualização proposta da Ferrovia Litorânea (SC) deve ser avaliada uma alternativa viável para a zona metropolitana de Florianópolis, face a construção em andamento do Contorno Viário, que gera conflito com o projeto anterior. Neste aspecto se faz essencial a participação dos municípios do entorno, além de medidas visando garantir a integridade do futuro traçado;
- d) Procurar solução de consenso para a questão do componente indígena localizado no Morro dos Cavalos, permitindo a construção de túnel ferroviário. Esta medida poderá inclusive possibilitar o término da duplicação da Rodovia BR 101 (SC). Cabe ressaltar que as desembocaduras norte e sul do túnel proposto estão localizadas fora da área indígena, em processo de reivindicação;
- e) Após dirigir grandes esforços para o proposto nos itens C e D, e que se mantenham as dificuldades mencionadas, projetar uma solução alternativa viável para que seja possível a ligação dos portos catarinenses com a malha ferroviária nacional, inclusive o porto de Imbituba, no Sul do Estado;
- f) Neste sentido o projeto do Complexo Ferroviário proposto deve ter como premissa uma ligação viável e operacional com a malha ferroviária nacional, permitindo o acesso aos portos, como também para os principais mercados domésticos e internacionais, considerando a cadeia logística de distribuição e suprimentos;
- g) Considerar no termo de referência da atualização proposta para o Complexo Ferroviário objeto desta missiva, a flexibilização dos parâmetros geométricos, como rampas e raios de curvas, melhorando assim os indicadores socioeconômicos, considerando operações em *double stack* e velocidade competitiva. Esta ponderação deve ser objeto de criteriosa análise técnica;
- h) Por fim, avaliar a proposta da FIESC já apresentada no MInfra, de construir o Complexo Ferroviário Multimodal do Sul do Brasil, uma solução conjunta para viabilizar uma alternativa para transpor a Serra do Mar, um grande desafio. Esta alternativa exige a articulação conjunta aos Estados do Sul. Cabe ressaltar que o Paraná, está para contratar EVTEA para a ligação ferroviária com o Porto de Paranaguá. Considerando que Santa Catarina está geograficamente localizada no centro dos Estados do Sul, e que já possui EVTEA com viabilidade socioeconômica substancial do seu corredor Leste-Oeste. Este segmento poderia atender aos três Estados, além de ampliar a viabilidade do Complexo proposto.



Cabe ressaltar que os três Estados do Sul representam em conjunto, em relação ao país, cerca de 14% da população, 17% do PIB, 34% da movimentação de contêineres, 20,7% da corrente de comércio, 21% dos estabelecimentos comerciais, industriais e de serviços, 18% dos trabalhadores e 14% da arrecadação de tributos federais.

Esta possibilidade de uma visão regional, possibilitaria maior força para mobilização política e de recursos. Também pode ser complementada pelo binário proposto pelo Paraná de ligação do Porto de Paranaguá com o Porto de São Francisco do Sul, assim como também é importante considerar a extensão da Ferrovia Litorânea até Porto Alegre. Este arranjo logístico poderá colocar a Região Sul e o Brasil com uma logística competitiva e de acordo com as práticas de referência mundial, além de contribuir significativamente para a diversificação da matriz de transporte da região, hoje concentrada no modal rodoviário.

- i) Em ambas as sugestões apresentadas, tanto quanto a atualização proposta (item a) quanto no desenho dos complexos sugeridos, deverá ser considerada a implantação por etapas (lotes), considerando a maior viabilidade. Por exemplo, no caso do Complexo Catarinense considerar a alternativa Itapoá – Chapecó, reunindo parte da Litorânea e do Corredor Leste-Oeste. As propostas, nas suas totalidades, poderão se constituir em uma referência para o planejamento no longo prazo, com benefícios substanciais e um norte para o futuro da eficiência logística do Estado.

Por fim, Senhor Ministro, enfatizamos que tanto a proposta do Complexo Catarinense quanto do Complexo Multimodal para o Sul, trará reflexos positivos para a competitividade da indústria nacional, permitindo uma maior e melhor inserção do país no comércio internacional, por intermédio da melhoria da logística da indústria. Certamente será uma importante variável para a construção de uma política industrial do país, o que trará benefícios substanciais para a geração de emprego e renda para o Brasil.

Atenciosamente,

MARIO CEZAR DE AGUIAR
Presidente da FIESC