PLANO DE INVESTIMENTOS E PROGRAMA DE FINANCIAMENTO PARA O PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL – CONTRATO N. 030/2019

RELATÓRIO TÉCNICO 1 - DIAGNÓSTICO DOS INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO DE INVESTIMENTOS

SCPAR
Parcerias & Negócios Estratégicos

Florianópolis, SC, 11 de outubro de 2019

EQUIPE TÉCNICA DA SCPAR:

Ricardo Elói Espíndola	Coordenador Geral do Projeto - Diretor de Planejamento e Gestão	Bacharel em Direito, Especialista em Administração e Segurança Pública
Ademar Dutra	Coordenador Técnico do Projeto - Executivo de Assuntos Portuários	Administrador com Doutorado em Engenharia de Produção e Sistemas e Pós-Doutorado em Sistemas de Controle de Gestão Portuária
Desirèe Ginar	Assessora de Planejamento e Gestão	Engenheira de Produção com MBA em Gestão Financeira
Guilherme Custódio de Medeiros	Coordenador Técnico	Engenheiro Civil e Mestre em Engenharia Civil
Mauricio Euclides de Melo	Coordenador de Negócios	Administrador, Especialista e Mestre em Gestão Pública
Paulo Roberto Ramos	Analista de Negócios	Engenheiro Agrônomo e Doutor em Engenharia de Produção e Sistemas
Jeferson Machado	Coordenador Financeiro	Administrador e Especialista em Gestão Pública
Kassia Tonheiro Rodrigues	Elaboração de Relatório e Apoio ao Projeto	Engenheira de Produção e Mestranda em Engenharia de Produção

S U M Á R I O

1. INTRODUÇÃO 4

2. VISÃO GERAL DO PROJETO 5

3. DETALHAMENTO DAS ATIVIDADES DE DIAGNÓSTICO 12

4. OBJETIVO E ESCOPO DA ETAPA 1 – DIAGNÓSTICO DOS INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO DE INVESTIMENTO 13

5. DIAGNÓSTICO DOS INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO PORTUÁRIO 14

5.1 PNLP – PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA PORTUÁRIA 14

5.2 PLANO MESTRE 18

5.3 PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO - PDZ 23

5.4 PLANO DE NEGÓCIOS 27

5.5 ESTRATÉGIA A LONGO PRAZO E PLANO PRURIANUAL DE INVESTIMENTOS 83

6. ANÁLISE DOS INVESTIMENTOS DO PORTO DE PARANAGUÁ 93

7. PROPOSIÇÕES DA FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DE SANTA CATARINA - FIESC 94

8. DADOS DE MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA DA ANTAQ 100

9. ANÁLISE E DISCUSSÃO DO DIAGNÓSTICO 104

10. CONSIDERAÇÕES FINAIS 111

1. INTRODUÇÃO

O presente Relatório contempla os resultados da Etapa 2.1 do **Plano de Investimentos e Programa e Financiamento** contratado pela subsidiária SCPAR Porto de São Francisco do Sul, junto a *holding* SC Participações e Parcerias S. A.

Na Seção 2 apresenta-se uma visão geral do projeto com a especificação dos objetivos macro, bem como o detalhamento dos objetivos e escopo da dessa etapa na Seção 3, configurada no Projeto como 2.1.

Na Seção 4 apresenta-se as atividades desenvolvidas pela Equipe Técnica para atender a etapa de diagnóstico e a Seção 5 contempla o detalhamento dos objetivos e/ou propostas de investimentos junto ao Porto de São Francisco do Sul, previstos no Plano Nacional de Logística Portuária – PLNP; Plano Mestre do Complexo Portuário; Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ; Plano de Negócios e na Estratégia de Longo Prazo do Porto de São Francisco do Sul.

A Seção 6 contempla informações referentes ao Porto de Paranaguá, principal concorrente do Porto de São Francisco do Sul, no que se refere aos investimentos previstos no Plano Mestre. Já a Seção 7 especifica os investimentos em Infraestrutura, assim como a Agenda de Portos proposta e disseminada pela Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina – FIESC. A Seção 8 apresenta os dados de movimentação da ANTAQ coletados por meio do estatístico aquaviário.

Na Seção 9 apresenta-se a análise e discussão dos resultados dessa etapa, com ênfase nas convergência e/ou divergências decorrentes dos investimentos propostos, nos diversos instrumentos de planejamento estudados.

Conclui-se o presente Relatório com a Seção 10, as Considerações Finais.

2. VISÃO GERAL DO PROJETO

Este projeto deve ser analisado como uma ação contínua que teve início em 2018 pela gestão anterior do Porto de São Francisco do Sul, e não apenas como um um evento isolado, pautado na necessidade do Porto ter suas operações modernizadas, por meio de um Programa de Investimentos em infraestrutura e em equipamentos.

Nos últimos 10 anos os investimentos realizados no Porto se restringiram à dragagem de manutenção realizada em 2017 e algumas contrapartidas do governo federal, algo muito incipiente considerando que o Porto exerce uma atividade econômica extremamente competitiva, a qual demanda investimentos contínuos e sistematizados. Face a isso ocorreram nesse período sucessivos superávits, tendo o Porto acumulado o montante superior a 100 milhões de reais.

A estratégia adotada pelas gestões anteriores, causou um represamento na necessidade de investimentos em infraestrutura e equipamentos do Porto, que em algum momento precisam ser retomados.

Essa retomada teve início em 01 de outubro de 2018, por meio da Quinquagésima Reunião da Diretoria da SCPar Porto de São Francisco do Sul (SCPar PSFS). Nesta oportunidade foi aprovada a autorização financeira para a contratação por meio de Procedimento Licitatório, com a combinação de Técnica e Preço, de empresa para executar os serviços e estudos técnicos necessários à obtenção de financiamento internacional junto a Agência de Desenvolvimento Multilateral. Tendo em vista a implementação do “Programa de Modernização Operacional e Institucional do Porto de São Francisco do Sul”, cujo valor global era de R$ 5.966.617,25 (cinco milhões, novecentos e sessenta e seis mil, seiscentos e dezessete reais e vinte e cinco centavos).

Mesmo antes da devida aprovação pela Diretoria Executiva, foi contratada a empresa Marcha Consultoria em Engenharia e Design Ltda para elaborar o Termo de Referência do Programa de Modernização Operacional e Institucional, acima referenciado.

De posse do Termo de Referência, foi iniciado o Procedimento Licitatório 060/2018, pela Comissão Permanente e Licitação (CPL) da SCPar PSFS, envolvendo

a combinação de técnica e preço. Nos termos dos procedimentos administrativos adotados pela CPL o certame licitatório seguiu rápida tramitação, sendo em 22.02.2019 publicado o Resultado da Licitação, com a classificação em primeiro lugar da empresa APPE – Assessoria para Projetos Especiais Ltda e a desclassificação da empresa Ernst & Young Assessoria Empresarial Ltda.

Ciente da existência do referido certame licitatório, a *Holding* solicitou esclarecimentos do Porto, especialmente diante da possibilidade de contratação desses serviços dentro do próprio Grupo Econômico, o que provocou a decisão da Diretoria do Porto pela suspensão imediata do Certame Licitatório, culminando com a Revogação por meio do Parecer 087, de 12 de junho de 2019, fundamentada nos princípios da economicidade e da conveniência.

Em 08.08.2019, um aviso publicado no Diário Oficial do Estado informou quanto à Revogação da Licitação 060/2018, nos termos do artigo 62 da Lei Federal 13.303/2016. Segue anexo, processo digital integral referente à Licitação n. 060/2018, revogada.

Após a suspensão do referido Certame (fevereiro de 2019) a Diretoria da SCPar PSFS elaborou novo Termo de Referência, eliminando inconsistências do Termo anterior e, o próprio objeto tendo como foco a Elaboração de Plano de Investimentos e Programa de Financiamento para o Porto.

Esta iniciativa, face à necessidade da SCPar PSFS retomar diversos investimentos de forma estruturada e organizada, alguns já previstos no Plano Mestre e PDZ, resultou em novo Processo Licitatório, com a Contratação da *holding*, nos termos da Dispensa de Licitação n. 035/2019.

A presente contratação torna-se mais econômica e conveniente para o Porto, já que os serviços passam a ser prestados por equipe técnica especializada da *Holding* com competência para desenvolvê-los nos prazos e, na forma contratada.

Destaca-se que a Equipe Técnica da *holding* SCPAR vem desenvolvendo projetos de desestatização, tendo concluído os estudos para transferência à iniciativa privada do Centro de Eventos de Balneário Camboriú, além de outros projetos em estudo, com destaque para o Terminal Rita Maria, Centro de Eventos de Canasvieiras, Sapiens Parque, dentre outros.

É público e notório que a SCPar PSFS não dispõe de equipe técnica altamente especializada para executar serviços de infraestrutura e contratação de equipamentos. Inexiste no quadro de pessoal engenheiros e especialistas em meio ambiente, motivo pelo qual, historicamente os investimentos realizados no Porto, contaram com apoio externo, parcial ou integral.

De todo o exposto, pelo histórico dos processos, resta clara a materialidade tanto da necessidade do Porto contratar um Plano de Investimentos quanto do valor de mercado do preço. Valendo-se o Porto, com base nos critérios de conveniência e oportunidade, do seu poder discricionário para, cancelar o certame anterior e, com fundamento no art. 29, XI, da Lei 13.303-2016, decidir pela contratação dentro do seu próprio grupo econômico. Isto significa a contratação de sua *holding*, ao invés de buscar a prestação desses serviços no mercado privado, o que fez na forma do processo licitatório que resultou no Termo de Dispensa 035/2019.

A execução dos serviços de elaboração de Plano de Investimentos e Programa de Financiamento para o Porto de São Francisco do Sul, contempla um horizonte de 10 anos de demanda de investimentos, sendo os serviços prestados ao longo de dois anos. Cumpre esclarecer que o projeto prevê ainda um diagnóstico e análise quanto às necessidades de investimentos em infraestrutura e equipamentos, que irão integram um portfólio de investimentos, com recursos originários da reserva financeira existente no Porto, da revisão tarifária e da captação de recursos de uma instituição financeira nacional ou internacional.

Assim, a SCPar PSFS passará a ser alvo de um estudo altamente especializado envolvendo análise e implementação simultânea de diversos investimentos, que irão potencializar a movimentação de carga e a competição nesse segmento econômico.

Com a transformação de autarquia para empresa, não só por exigência do Governo Federal, como também por necessidade econômica própria da atividade, as iniciativas do Porto precisam estar pautadas em uma atuação como entidade empresarial, com foco em resultados e na melhoria contínua de seu desempenho. Para tanto, são necessárias ações proativas, pautadas em plena legalidade e transparência, preceitos assumidos pelos dirigentes da SCPAR e da SCPar PSFS. Os preceitos legais de uma *holding* indicam que as subsidiárias devem ser apoiadas,

estimuladas e incentivadas, relação esta que a SCPAR pretende intensificar com suas empresas: o Porto de São Francisco do Sul e o Porto de Imbituba.

Cientes de que a melhor alternativa decisória foi tomada, ou seja, a revogação do Processo Licitatório n. 060/2018, e a execução dos serviços por meio de equipe técnica especializada da *Holding*, reafirmamos o compromisso já deliberado em Diretoria de que todas as entregas do Plano de Investimentos serão disponibilizadas à ANTAQ e aos órgãos de controle, assegurando transparência em todo o processo.

A SCPAR na condição de *Holding*, além de ter como objetivo a transformação da SCPar PSFS em uma verdadeira empresa, resgatando sua razão social e protagonismo junto à Baía da Babitonga, pretende, por meio de ações proativas, elevar o Porto a um papel de destaque frente aos demais atores que atuam no setor portuário.

O Plano de Investimentos, na forma proposta, tem como foco a modernização operacional do porto, com investimentos específicos em: (i) Melhorias para a navegação pelos canais de acesso marítimo; (ii) Melhorias operacionais e instalação de novos berços; (iii) Melhorias para o sistema de armazenagem; (iv) Melhorias operacionais no cais; e (v) Modernização de sistemas e equipamentos relacionados à atividade operacional do porto. Para a melhoria da acessibilidade terrestre, podem ser estruturados mais especificamente: investimentos em melhorias de acessos ferroviário, rodoviário, dutoviário e aeroviário.

Os serviços e estudos técnicos especializados que resultarão no **PLANO DE INVESTIMENTOS** e no **PROGRAMA DE FINANCIAMENTO**, serão realizados em estreita colaboração com os dirigentes e equipe técnica da SCPAR PSFS, podendo contemplar a revisão dos objetivos do Plano, a definição e detalhamento das suas atividades, bem como a consolidação das metas e diretrizes a serem seguidas.

A seguir, apresenta-se o conjunto de etapas que serão desenvolvidas no decorrer da elaboração do Plano de Investimentos e Programa de Financiamento.

E.	Descrição	CRONOGRAMA (MESES)																							
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
1	Diagnóstico dos Instrumentos de Planejamento de Investimentos																								
2	Escopo de Investimentos																								
3	Especificação das Obras e equipamentos inerentes ao Plano de Investimentos																								
4	Avaliação Financeira do Plano de Investimentos																								
5	Avaliação Econômica do Plano de Investimentos																								
6	Análise e Priorização do Escopo de Investimentos																								
7	Recomendação da Estratégia de Financiamento dos Investimentos a ser Realizada																								
8	Definição dos Indicadores de Desempenho para o Programa de Financiamento																								
9	Pesquisa e Avaliação das Opções Disponíveis para a Obtenção de Financiamento																								
10	Elaboração e Envio da Documentação Exigida pelas Potenciais Instituições Financeiras																								
11	Seleção das instituições Financeiras que Viabilizarão o Plano de Investimentos																								

12	Elaboração dos Termos de Referencias e Minutas dos Editais de Licitações para Contratação dos projetos de Engenharia e Estudos Ambientais	
13	Avaliação Sócioambiental do Plano de Investimentos	
14	Acompanhamento da Elaboração dos Projetos de Engenharia e Estudos Ambientais	
15	Elaboração de Termos de Referencias e Minutas de Editais para a Contratação de Obras e Equipamentos Previstos no Programa de Investimentos	
16	Dimensionamento e estruturação de Equipe Técnica na SCpar PSFS	
17	Sistema de Monitoramento e Avaliação do Plano	
	Legenda:	Realizado Planejado Entregas

O Projeto prevê a execução no prazo de 24 meses, com um horizonte temporal de 10 anos em termos de demanda de investimentos para o Porto. Assim, compete à Diretoria Executiva do Porto e Equipe Técnica dimensionar os tipos de investimentos em obras e equipamentos para este horizonte.

A seguir, visando dotar os participantes do Projeto de conhecimento mínimo sobre o contexto investigado, apresenta-se uma síntese das características do Porto de São Francisco do Sul:

- Foi inaugurado em 1955 e está localizado na Ilha de São Francisco do Sul (SC), na Baía da Babitonga na região norte do Estado.
- Trata-se de um Porto Organizado que faz parte do Complexo Portuário de São Francisco do Sul, juntamente com Terminais de Uso Privado – TUPs, em especial o Porto de Itapoá em pleno funcionamento e outros projetos de TUPs. Opera também na Baía de Babitonga (Praia de Ubatuba) o Terminal Aquaviário de São Francisco de propriedade da Transpetro, que movimenta petróleo para a Refinaria de Araucária (PR).
- Em 2018 o Porto movimentou 11 milhões e 412 mil toneladas, sendo 6 milhões e 373 mil de mercadorias exportadas e 5 milhões e 38 mil de mercadorias importadas. Dentre as cargas movimentadas, granéis sólidos totalizaram 75,8% e carga geral atingiu 24,10%.
- Até dezembro de 2017 o Porto estava configurado como Autarquia Estadual e a partir de 2018, com a denominação SCPAR Porto de São Francisco do Sul S.A. (SCPAR PSFS) na forma de uma sociedade de economia mista do Estado de Santa Catarina, subsidiária da SCPAR Participações e Parcerias S/A.
- A SCPAR PSFS trata-se de uma Sociedade de Propósito Específico (SPE), criada por força de dispositivo legal, datado de dezembro de 2017.
- O Porto dispõe de um cais acostável com cerca de 1.500 m, distribuídos em 7 berços de atracação, encontrando-se 3 deles arrendados à empresa Terminal Portuário Santa Catarina (TESC).
- Na sua retroárea estão localizados os terminais de carga, tais como: Terlogs, Bunge e Companhia Integrada de Desenvolvimento Agrícola (CIDASC). O Corredor de Exportação de Grãos que até 2018 era operado pela CIDASC, atualmente encontra-se sob responsabilidade de Autoridade Portuária.
- Diversos estudos realizados pela SCPAR PSFS nos últimos anos apontam um conjunto de ações de melhorias que permitem subsidiar um Programa de Investimentos, no entanto, as informações encontram-se dispersas, sem uma estruturação única e delimitações que permitam consolidar e desenvolver um Plano de Investimentos único e, um Programa de Financiamento a longo prazo.
- Um Plano de Investimentos, além de possibilitar a melhoria operacional do Porto, visa também a integração, a adequação e a preservação dos sistemas modais de transporte existentes. Nesse contexto, a melhoria operacional e o aumento da acessibilidade do Porto permitirão a diminuição de custos e prazos e a garantia da qualidade dos serviços portuários prestados, em especial aos proprietários das cargas.
- Na SCPAR PSFS, há conflitos sérios entre o trânsito ferroviário e o rodoviário, local e regional, próximo às instalações portuárias e envolvendo o centro da cidade. Além dos constantes conflitos de trânsito com os usuários locais, no acesso ao porto, ao longo da BR-280 ocorrem congestionamentos intensos, que também devem ser equacionados. Tem-se, ainda, o agravante que as obras de duplicação da BR-280 e da BR-470 continuam com atrasos e, outras de elevada relevância para a adequada operação do Porto, sem previsão de início.
- A Baía de Babitonga possui características naturais excepcionais para a navegação, com profundidades superiores a 16 metros. Porém, devido a limitações de navegação com segurança

no canal de acesso que poderiam ser eliminadas com obras de derrocamentos pontuais, navios de última geração, que fazem a ligação com a Ásia e a Europa, têm operado no calado de apenas 11 m e com restrições de manobras noturnas. De uma forma geral, por falta de uma atenção maior aos canais de acesso, estão sendo desperdiçadas vantagens naturais e a agilidade que terminais modernos poderiam proporcionar.

Constata-se então a real necessidade de um Plano de Investimentos, que resgate o papel indutor de desenvolvimento regional e estadual do Porto de São Francisco do Sul, alinhado como o slogan de que “o porto move a economia catarinense”.

3. DETALHAMENTO DAS ATIVIDADES DE DIAGNÓSTICO

A Equipe Técnica da SCPAR, para fins de desenvolvimento dessa etapa, organizou um conjunto de atividades, inicialmente de forma individual e após envolvendo a discussão entre todos os membros da equipe.

Atividade
1. Resgate dos instrumentos de planejamento da SCPAR PSFS: PNLP, Plano Mestre, PDZ, Plano de Negócios, Estratégia de Longo Prazo
1.1 Divisão da Equipe para estudo e análise dos documentos
1.2 Estudo e análise dos documentos
1.3 Apresentação, compartilhamento e discussão sobre o conteúdo dos instrumentos de planejamento
2. Levantamento de estudos realizados pela FIESC
3. Análise de plano de ações da concorrência (Porto de Paranaguá)
4. Apresentação, compartilhamento e discussão sobre os estudos da FIESC e dados da concorrência
5. Elaboração do Relatório Técnico
5.1 Validação do Relatório Técnico com a Equipe do Projeto
5.2 Entrega do Relatório

As atividades descritas contemplam o trabalho desenvolvido pela Equipe Técnica para a execução da etapa 2.1 do Projeto. O acesso aos instrumentos de planejamento do PSFS possibilitou um aprendizado à própria equipe, bem como chamou a atenção para a importância do alinhamento destes instrumentos, que requerem revisões periódicas.

4. OBJETIVO E ESCOPO DA ETAPA 1 – DIAGNÓSTICO DOS INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO DE INVESTIMENTO

A SCPAR PSFS possui diversos instrumentos de planejamento que podem subsidiar a análise dos investimentos necessários no Porto. Em especial foram analisados os instrumentos previstos na Lei 12.815/2013, com destaque para o PNLP, Plano Mestre, PDZ e Plano Geral de Outorgas e Estratégia de Longo Prazo, cujos objetivos constam a seguir.



Fonte: adaptado do PLNP (2012)

A análise destes instrumentos teve o intuito de identificar a necessidade de investimentos já previstos ou aqueles necessários para atender aos objetivos formulados no projeto.

Considerando que estes instrumentos partem de um contexto macro, em nível nacional, para um contexto micro, em nível local, nem todos especificam de forma pontual os investimentos necessários. Observa-se certo desalinhamento, que será contextualizado na Seção 9 deste relatório. Considerando que os instrumentos apresentados foram elaborados em períodos distintos, os mais recentes tendem a contemplar de forma mais específica o rol de investimentos para o Porto, sempre observando o objetivo associado a cada instrumento.

Também foram analisados os estudos realizados pela Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina – FIESC. Considerou-se também os dados gerados pela ANTAQ, a partir do Sistema Estatístico Aquaviário, que possibilitaram uma análise comparativa com o principal Porto concorrente, o Porto de Paranaguá, que também é apresentado na Seção 6 deste Relatório.

5. DIAGNÓSTICO DOS INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO PORTUÁRIO

Apresenta-se nesta seção os instrumentos de planejamento portuário, partindo-se de uma perspectiva macro (governo federal) para uma perspectiva micro (PSFS). A descrição, que inicia no subitem, a seguir, contempla uma síntese dos investimentos em infraestrutura portuária, como obras e equipamentos, presentes nestes instrumentos.

Observa-se que os instrumentos utilizados pelo Governo Federal, em especial o PNLP e o Plano Mestre contemplam uma série de objetivos associados à melhoria de questões logísticas e de aumento do volume de movimentação de cargas, sem especificarem de forma pontual qual investimento deve ser feito.

Já os documentos de responsabilidade do próprio porto, como por exemplo o PDZ, Plano de Negócio e Estratégia de Longo Prazo oferecem um rol de investimentos, de forma mais detalhada e específica, o que permite um juízo de valor ao membros da comissão, sinalizando alternativas de ação.

Por tratarem-se de documentos extensos e em sua maioria, abordarem temas não afetos ao objeto do presente projeto, a análise recai somente sobre os aspectos convergentes e que agregam valor a temática foco do presente estudo.

5.1 PNLP – PLANO NACIONAL DE LOGÍSTICA PORTUÁRIA

O PNLP é o instrumento de Estado (governo federal) de Planejamento Estratégico do setor portuário nacional que visa projetar cenários de curto, médio e longo prazo. Abrangente tanto para o crescimento de demanda dos serviços portuários, quanto para orientações de intervenção na infraestrutura e nos sistemas

de gestão dos portos públicos brasileiros, garantindo alocação eficiente de recursos e de investimentos públicos, privilegiando o alinhamento às diretrizes de logística integrada, conforme preconiza a Lei no 12.815 de 5 de junho de 2013.

O PNLP foi estruturado em quatro pilares estratégicos, que objetiva:

- Aprimorar a governança e modernizar a gestão dos portos organizados;
- Melhorar a produtividade, o nível de serviços e otimizar os fluxos logísticos na movimentação de carga e no transporte de passageiros;
- Adequar a capacidade portuária à demanda de carga e de passageiros, por meio da melhoria nas condições dos acessos aquaviários e terrestres e das respectivas instalações portuárias; e
- Promover a sustentabilidade ambiental e a revitalização de áreas portuárias nos portos organizados.

Lançado em 2012, sendo revisado em 2015, O PNLP contempla projeções até 2042.

Para atender à demanda projetada, o PNLP estabelece um conjunto de ações, relacionadas a quatro grandes eixos (PNLP, Sumário Executivo, pág. 38), a saber: (i) Gestão e Economia; (ii) Capacidade; (iii) Operações; e, (iv) Meio Ambiente.

A seguir, apresenta-se os objetivos estratégicos associados a cada um dos eixos previstos no Plano.

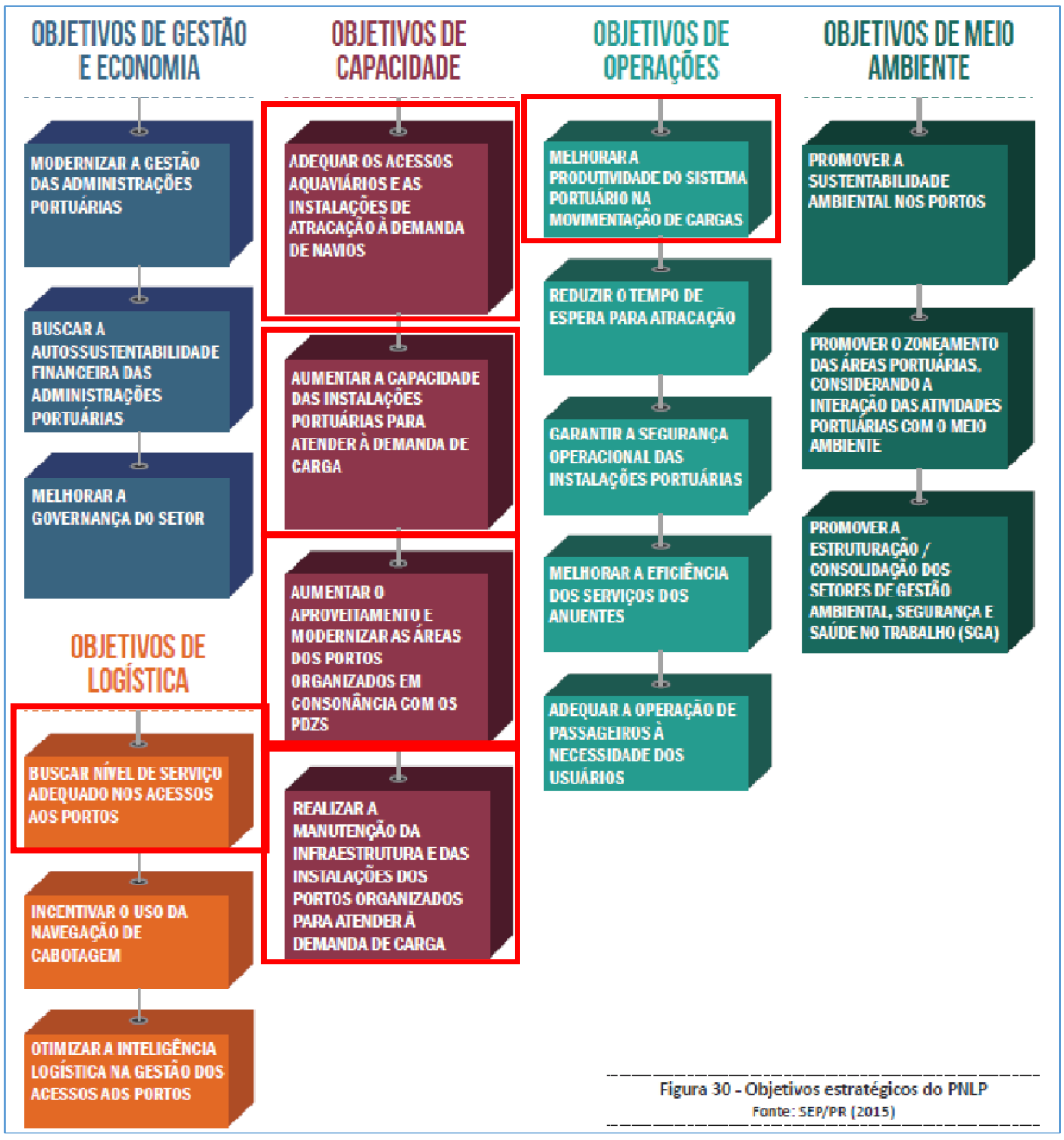


Figura 30 - Objetivos estratégicos do PNLP
Fonte: SEP/PR (2015)

Dos objetivos elencados para o PNLP, os que se referem à Capacidade possuem um alinhamento com o propósito do Plano de Investimentos que está sendo desenvolvido para o PSFS. Ainda destaca-se o primeiro objetivo associado ao eixo Operações e, também o primeiro objetivo relacionada à Logística.

O PNLP foi estruturado por *clusters*, considerando a proximidade geográfica das instalações portuárias. Assim, o Cluster de Paraná – São Francisco do Sul contemplou os Complexos Portuários de Antonina e Paranaguá no Paraná e o Complexo Portuário de São Francisco em Santa Catarina, conforme apresentado na Figura, a seguir.

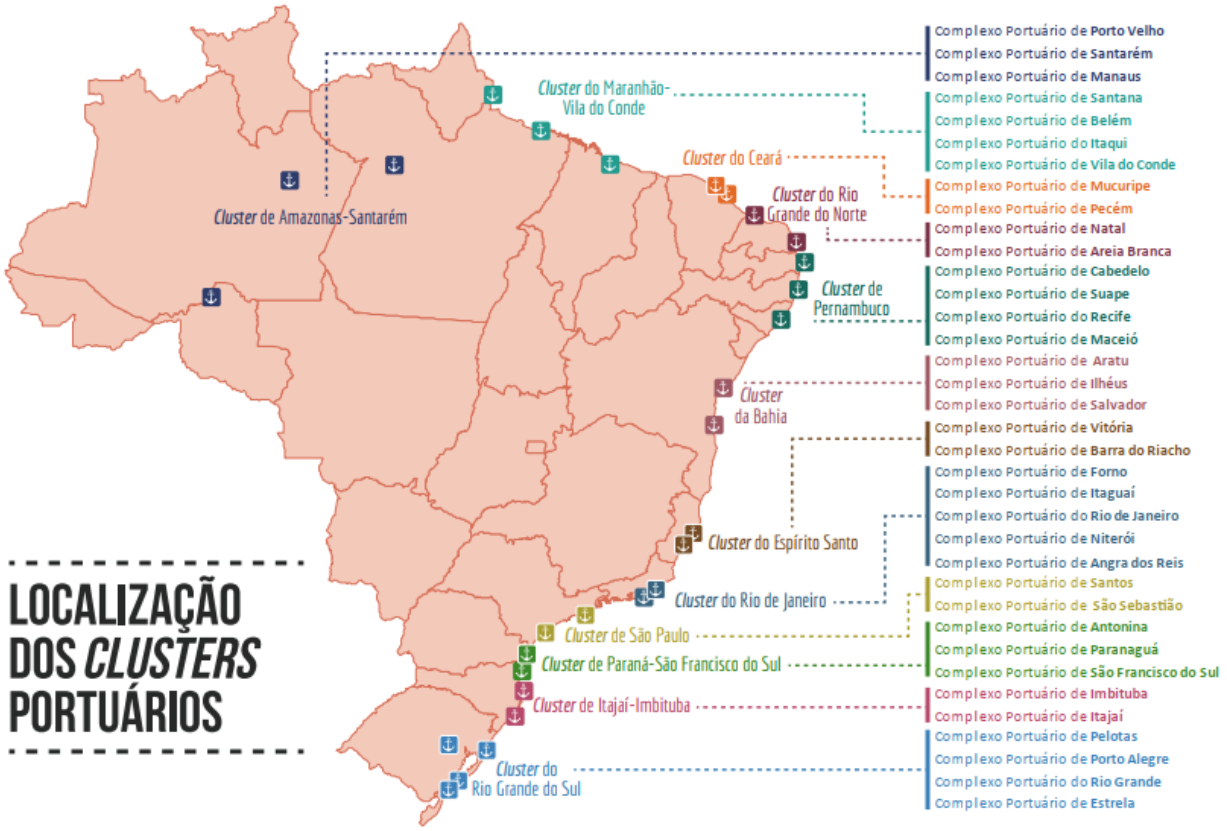


Figura 19 - Definição dos *clusters* portuários: portos públicos e TUPs
Fonte: SEP/PR (2015)

A projeção de demanda de movimentação de cargas apresentada pelo PNLP para o Cluster Paraná – São Francisco do Sul, consta a seguir:

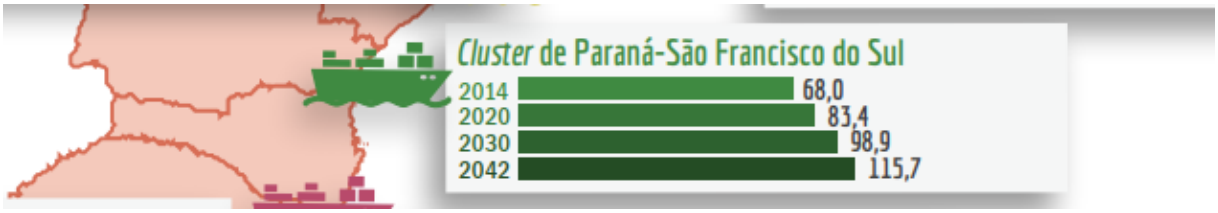


Figura: 20 PNLP (em milhões de toneladas)

Observa-se a comparação entre a projeção de demanda, considerando 2014 e a capacidade instalada do clusters portuário para o ano 2042. No caso do Cluster "Paranaguá-São Francisco do Sul", a capacidade de movimentação em 2014 foi de 68 milhões de toneladas, sendo projetado para 2042 o montante de 115,7 milhões de toneladas.

Assim, o gap a ser atingido em termos de movimentação até o ano referenciado é de 47,7 milhões de toneladas. Na seção 6 que apresenta os dados de investimentos do Porto de Paranaguá, será apresentado a movimentação de cargas executada em 2018.

Especificamente em relação aos investimentos privados no Cluster Paraná – São Francisco do Sul, consta a seguir, um recorte do previsto no PLNP.

#	Município	UF	Modalidade	Investimento (Milhões de R$)	Perfil de Carga	Estimativa de Movimentação
28	São Francisco do Sul	SC	TUP	419,0	Granel Sólido	2.000.000 t/ano

Fonte: Tabela 40 do PLNP

O TUP previsto e devidamente autorizado, trata-se do TGSC, cujo projeto foi concluído, mas não se encontra em operação.

Em relação aos investimentos públicos, consta a dragagem de readequação e aprofundamento do canal de acesso e bacia de evolução.

#	Porto	Categoria	Projeto
18	São Francisco do Sul	Dragagem	Dragagem de readequação e aprofundamento do canal de acesso e bacia de evolução

Fonte: Tabela 41 do PLNP

Assim, o PNLP contempla os investimentos privados e públicos acima referenciados e, por ser um instrumento de planejamento estratégico do Governo Federal, não contempla de forma detalhada todos os investimentos, já que o cluster avaliado incluí também os Portos de Paranaguá e Antonina.

5.2 PLANO MESTRE

O Plano Mestre do Complexo Portuário de São Francisco tem como objetivo proporcionar à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA do Ministério da Infraestrutura do Governo Federal, uma visão estratégica a respeito do desenvolvimento do complexo portuário ao longo dos próximos anos e indicar quais investimentos serão necessários para que as operações ocorram com elevados níveis de serviço.

A importância do Plano Mestre está atrelada à orientação de decisões de investimento, público e privado, na infraestrutura dos complexos portuários e também em relação a ações estratégicas a serem definidas para os diferentes temas que envolvem a dinâmica portuária. Neste contexto, destaca-se a gestão portuária, meio ambiente, melhorias operacionais e interação porto–cidade.

O Plano Mestre, objeto desta análise, foi elaborado em 2017 e contempla em sua estrutura os temas: análise e situação portuária do Complexo de São Francisco do Sul; projeção de demanda; análise da capacidade atual e futura para atendimento da demanda prevista; análise estratégica, com ênfase nos pontos fortes, fracos, oportunidades e ameaças; e, Plano de Ações e Investimentos.

Para fins do presente projeto, o foco será no Plano de Ações e Investimentos que, nos termos do Plano Mestre, caracterizam-se como necessários para preparar o Complexo Portuário de São Francisco do Sul. A fim de atender à demanda de movimentação de cargas prevista até o horizonte de 2045.

Item	Descrição da ação	Instalação portuária	*Status*	Responsável	Prazo
Melhorias Operacionais					
1	Aperfeiçoamento do registro dos data-horas de início e fim das operações portuárias	Complexo Portuário	Não iniciado	APSFS	1 ano
2	Fomento à redução dos tempos médios de estadia dos granéis vegetais	Complexo Portuário	Não iniciado	APSFS, Terminais retroportuários	17 anos

Na dimensão Melhorias Operacionais, dois projetos são relacionados, o primeiro com execução envolvendo um ano e o segundo envolvendo 17 anos. Nenhum dos dois projetos foi iniciado.

Item	Descrição da ação	Instalação portuária	*Status*	Responsável	Prazo
Investimentos Portuários					
1	Implantação do TGSC	TGSC	Iniciado	TGSC	2 anos
2	Expansão da armazenagem do TUP Porto Itapoá	TUP Porto Itapoá	Iniciado	TUP Porto Itapoá	2 anos
3	Expansão do píer do TUP Porto Itapoá	TUP Porto Itapoá	Não iniciado	TUP Porto Itapoá	3 anos
4	Construção do berço 401	Porto de São Francisco do Sul	Não iniciado	Arrendatário	5 anos

Na dimensão Investimentos Portuários quatro projetos são relacionados, sendo que três dizem respeito aos TUPs, Porto de Itapoá e TGSC e um diz respeito ao porto de interesse público, caracterizado pela construção do berço 401.

Item	Descrição da ação	Instalação portuária	*Status*	Responsável	Prazo
Acessos ao Complexo Portuário					
1	Conclusão da duplicação da BR-280 entre os municípios de São Francisco do Sul (SC) e Jaraguá do Sul (SC) do Km 0 ao Km 36,7	Complexo Portuário	Iniciado	DNIT	3 anos
2	Fomento à melhoria da infraestrutura da BR-101/SC do Km 0 ao Km 74,3	Complexo Portuário	Não iniciado	APSFS, SPP/MTPA e DNIT	1 ano
3	Fomento à melhoria na infraestrutura da Portaria APSFS 01	Porto de São Francisco do Sul	Não iniciado	APSFS e SPP/MTPA	1 ano
4	Fomento à melhoria na infraestrutura da portaria de caminhões no TUP Porto Itapoá	TUP Porto Itapoá	Não iniciado	TUP Porto Itapoá	1 ano
5	Fomento à implantação de um sistema de agendamento para cadenciar os acessos dos veículos de carga que se destinam ao Porto	Porto de São Francisco do Sul	Não iniciado	APSFS	1 ano
6	Fomento à implantação de uma nova área de apoio logístico que atenda ao Porto	Porto de São Francisco do Sul	Não iniciado	APSFS	1 ano
7	Fomento à construção do anel rodoferroviário	Complexo Portuário	Não iniciado	SPP/MTPA	1 ano
8	Fomento à construção do contorno ferroviário de Jaraguá do Sul	Complexo Portuário	Não iniciado	SPP/MTPA	1 ano
9	Fomento à substituição dos trilhos TR37 e TR45 da linha Mafra-São Francisco do Sul	Complexo Portuário	Não iniciado	SPP/MTPA	1 ano
10	Conclusão das obras do contorno ferroviário de São Francisco do Sul	Complexo Portuário	Obra paralisada	VALEC	A ser definido pela VALEC
11	Conclusão das obras do contorno ferroviário de Joinville	Complexo Portuário	Obra paralisada	DNIT	A ser definido pelo DNIT
12	Construção da Ferrovia Litorânea	Complexo Portuário	Não iniciado	VALEC	A ser definido pela VALEC
13	Construção da Corredor Ferroviário de Santa Catarina	Complexo Portuário	Não iniciado	VALEC	A ser definido pela VALEC
14	Fomento a estudos para redução da FAQ sem intervenções na atual infraestrutura aquaviária	Complexo Portuário	Não iniciado	APSFS	Indeterminado

Na dimensão Acessos ao Complexo Portuário, quatorze ações são relacionadas, todas voltadas a melhorias no acesso rodoviário e ferroviário. Como responsáveis pelas obras destacam-se além do PSFS, a VALEC, o DNIT, além do Ministério de Transportes, Portos e Aviação, atualmente como Ministério de Infraestrutura. Das quatorze ações, apenas uma consta com status iniciado, as demais configuram-se como Não Iniciado ou obra paralisada.

Item	Descrição da ação	Instalação portuária	*Status*	Responsável	Prazo
Gestão Portuária					
1	Atualização do PDZ	Porto de São Francisco do Sul	Não iniciado	APSFS	10 meses
2	Constituição de uma SPE	Porto de São Francisco do Sul	Em andamento	Governo Estadual e APSFS	1 ano
3	Desenvolvimento de um programa de capacitação próprio	Porto de São Francisco do Sul	Não iniciado	APSFS	1 ano
4	Implantação de Planejamento Estratégico próprio	Porto de São Francisco do Sul	Não iniciado	APSFS	1 ano
5	Implantação de um plano de compromissos e metas de desempenho empresarial	Porto de São Francisco do Sul	Não iniciado	APSFS	2 anos
6	Adaptação do sistema contábil ao padrão do Plano de Contas da SPP/MTPA	Porto de São Francisco do Sul	Não iniciado	APSFS	1 ano
7	Equilíbrio na relação entre receitas tarifárias e patrimoniais	Porto de São Francisco do Sul	Não iniciado	APSFS	2 anos

Na dimensão Gestão Portuária, sete obras são destacadas, todas com o status: Não iniciado. Todas são de responsabilidade do PSFS, sendo a segunda Constituição de uma SPE, compartilhada a responsabilidade com o Governo do Estado.

Item	Descrição da ação	Instalação portuária	*Status*	Responsável	Prazo
Meio Ambiente					
1	Implantação de um sistema de tratamento de efluentes sanitários de nível secundário no porto organizado	Porto Público	Não iniciado	APSFS	2 anos
2	Ampliação do sistema de drenagem para toda a área de pátio do tesc	TESC	Não iniciado	TESC	2 anos
3	Implantação de caixas separadoras de água e óleo	Complexo Portuário	Não iniciado	APSFS, arrendatários e TUPs	2 anos
4	Busca pela certificação ISO 14001	Porto Público	Não iniciado	APSFS	1 ano
5	Efetivação da implantação do plano integrado de monitoramento da Baía da Babitonga	Complexo Portuário	Não Iniciado	Ibama, FATMA, APSFS, Porto de Itapoá, arrendatários.	1 ano
6	Interceder perante o orgão ambiental estimulando a implantação do plano de area dos planos de emergência ambiental (PEI) dos portos do complexo	Complexo Portuário	Não Iniciado	Ibama, FATMA, APSFS, Porto de Itapoá, arrendatários.	1 ano
7	Efetivação dos programas ambientais propostos pelo órgão ambiental atrelados à renovação das licenças ambientais vigentes para a apsfs e seus arrendatários	Complexo Portuário	Iniciado	APSFS, Porto de Itapoá, arrendatários	1 ano

No que se refere a dimensão Meio Ambiente, são elencadas sete ações com prazo de execução de até dois anos, sendo apenas uma ação com o status Iniciado. Em várias ações compartilha-se a execução com órgãos ambientais, IBAMA e IMA (ex-FATMA).

Item	Descrição da ação	Instalação portuária	*Status*	Responsável	Prazo
Prto-Cidade					
1	Continuidade do Programa de Realocação da Comunidade Bela Vista.	Porto de São Francisco do Sul	Paralisado	APSFS	1 ano
2	Mitigação dos conflitos de mobilidade urbana	Porto de São Francisco do Sul	Não iniciado	APSFS, ALL, Prefeitura de São Francisco do Sul, Governo Estadual	1 ano
3	Qualificação urbana do entorno portuário	Porto de São Francisco do Sul	Paralisado	APSFS, Prefeitura de São Francisco do Sul e Governo do Estado de Santa Catarina	Indefinido
4	Realização e acompanhamento de iniciativas socioambientais com a comunidades do entorno	Porto de São Francisco do Sul	Iniciado	APSFS	Contínuo
5	Fortalecer a comunicação entre a Autoridade Portuária e o Poder Público	Porto de São Francisco do Sul	Paralisado	APSFS, Prefeitura de São Francisco do Sul e Governo do Estado de Santa Catarina	Contínuo

Na dimensão Porto Cidade cinco ações são propostas, sendo três com status Paralisado, uma Iniciado e outra Não iniciado. Observa-se que a maioria das ações envolvem a Prefeitura Municipal e o Governo do Estado como responsáveis pela execução.

Assim, o Plano Mestre, que tem como foco o Complexo Portuário de São Francisco do Sul, diferentemente do PNLP, apresenta um conjunto de investimentos em obras, serviços e equipamentos mais consistente, apesar da inexistência de mecanismos de monitoramento e avaliação presente no instrumento e no próprio porto.

5.3 PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO - PDZ

O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de São Francisco do Sul é um instrumento de planejamento operacional da Administração Portuária, de caráter contínuo, compatibilizando as políticas de desenvolvimento urbano dos municípios, do Estado e da região onde se localiza o porto. Visando no horizonte temporal, o

estabelecimento de ações e de metas para a expansão racional, além da otimização do uso de áreas e instalações do porto, com aderência ao Plano Nacional de Logística Portuária – PNLP e ao respectivo Plano Mestre.

O PDZ começou a ser elaborado em 2015, sendo concluído e revisado de forma final em 2019, sendo submetido à aprovação da Secretaria Nacional de Porto e Transportes Aquaviários – SNPTA. Em termos de estrutura, o PDZ apresenta a descrição do contexto atual do Porto de São Francisco do Sul; um Plano Operacional de melhorias no Porto; Zoneamento do Porto; e, Metodologia e Memória de Cálculo de elaboração do Plano.

A seguir, em diversas tabelas (52, 53 e 54), apresenta-se a proposta de melhorias na infraestrutura e na gestão portuária constante no PDZ, nas dimensões Melhorias de Gestão, Operacionais, Investimentos Portuários e Acesso ao Porto.

A estruturação do PDZ leva em consideração três ciclos de planejamento; a curto prazo - período de 5 anos, considerando 2018 a 2022; médio prazo – período de 6 anos, considerando 2023 a 2028; longo prazo – período de 11 anos, 2029 a 2039. No cronograma consta o ano / período de execução de cada proposta.

A seguir, apresenta-se as melhorias de gestão constantes no PDZ.

Item	Descrição da Ação	Curto prazo					Médio prazo					Longo prazo									
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Melhorias da Gestão																							
3.1.1	Reestruturação do balanço contábil do Porto				■	■									■								
3.1.2	Atualização da tarifa portuária		■	■					■					■					■				
3.1.3	Projeto de monitoramento de indicadores de produtividade		■	■																			
3.1.4	Programa de treinamento de pessoal			■			■			■			■			■			■			■	

Observa-se que as melhorias de gestão em número de quatro, contribuem para a geração de melhores resultados no âmbito do Porto, com destaque para a atualização tarifária, indicadores de produtividade e programa de treinamento de pessoal. A implementação envolve o período de 2019 a 2022, com ações pontuais nos anos seguintes, considerando a natureza das ações, em especial o programa de treinamento com ciclos trienais e a revisão tarifária com ciclos quinquenais.

As Melhorias Operacionais são apresentadas, na tabela a seguir, observado o proposto no PDZ.

Item	Descrição da ação	Curto prazo					Médio prazo					Longo prazo									
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Melhorias operacionais																							
3.2.1	Implantação do sistema de controle de tráfego de embarcações - VTMS/VTS		■																				
3.2.2	Implantação de sistema de monitoramento do tempo de armazenagem		■	■																			
3.2.3	Reforço Estrutural do Cais Público	Não se aplica - Ver texto do item 3.2.3																					
3.2.4	Melhorias de equipamentos - Cais Público		■																				
3.2.5	Melhoria de equipamentos - Terminais Arrendados	Não se aplica - Ver texto do item 3.2.5																					
3.2.6	Melhorar a produtividade e eficiência das operações portuárias		■																				

Observa-se que as melhorias propostas em um total de seis, contribuem para otimizar a eficiência operacional do Porto, com prazos previstos de execução entre 2019 e 2020. Duas melhorias não se aplicam, a primeira por ter sido realizada em 2011 e a segunda que envolve investimentos do arrendatário do terminal, que deve ser objeto de discussão na renovação do contrato.

A seguir, constam os Investimentos Portuários previstos no PDZ.

Item	Descrição da ação	Curto prazo					Médio prazo					Longo prazo									
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Investimentos portuários																							
3.3.1	Construção do berço 401		■	■																			
3.3.2	Construção do TGSC		■	■																			
3.3.3	Aumento de retroárea do TESC	Não se aplica - Ver texto do item 3.3.3																					
3.3.4	Construção do terminal de passageiros	Não se aplica - Ver texto do item 3.3.4																					
3.3.5	Construção do pátio de triagem de caminhões		■																				
3.3.6	Demolição da antiga oficina						■																

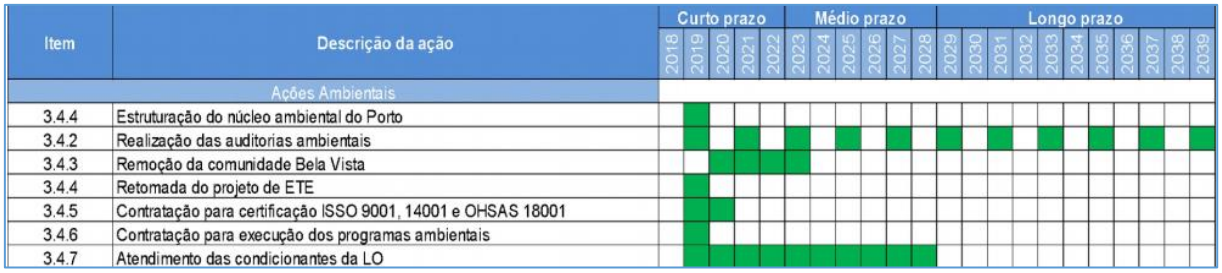
Os investimentos propostos contribuem para o aumento da demanda de movimentação de carga, em especial os dois primeiros investimentos. O terceiro e quarto não se aplicam, devido a Superintendência de Patrimônio da União – SPU entender que tais construções prejudicam a vista da Baía da Babitonga, a partir da cidade, sendo contestados pelo órgão federal. Os prazos para execução previstos no PDZ envolvem 2019 e 2020 e 2023, especificamente para o investimento seis.

A seguir, apresenta-se os investimentos em Acesso ao Porto, previstos no PDZ.

Item	Descrição da ação	Curto prazo					Médio prazo					Longo prazo									
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Acessos ao Porto																							
3.4.1	Duplicação de BR - 280		■																				
3.4.2	Melhorias na BR - 101		■	■																			
3.4.3	Contorno ferroviário de São Francisco do Sul		■																				
3.4.4	Construção do Anel Rodoferroviário de São Francisco			■	■																		
3.4.5	Contorno Ferroviário de Joinville		■	■																			
3.4.6	Contorno Ferroviário Jaraguá do Sul			■	■																		
3.4.7	Derrocagem da laje do barata		■																				
3.4.8	Melhoramento da curva canal externo - canal interno		■																				

Observa-se que foram mapeadas oito ações de investimentos nos Acessos do Porto, com execução prevista no PDZ para o período de 2020 a 2021. Os investimentos mais importantes dizem respeito ao contorno ferroviário e ao canal de acesso aquaviário, envolvendo a derrocagem da Laje do Barata e a redução da curva do canal de acesso.

A seguir, apresenta-se um conjunto de ações ambientais previstas para o Porto.



Item	Descrição da ação	Curto prazo					Médio prazo					Longo prazo									
		2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039
Ações Ambientais																							
3.4.4	Estruturação do núcleo ambiental do Porto		■																				
3.4.2	Realização das auditorias ambientais		■		■		■		■		■		■		■		■		■		■		■
3.4.3	Remoção da comunidade Bela Vista			■	■	■	■																
3.4.4	Retomada do projeto de ETE		■																				
3.4.5	Contratação para certificação ISSO 9001, 14001 e OHSAS 18001		■	■																			
3.4.6	Contratação para execução dos programas ambientais		■																				
3.4.7	Atendimento das condicionantes da LO		■	■	■	■	■	■	■	■	■	■											

São apresentadas sete ações, com execução prevista para 2019 a 2023, com exceção da ação Realização das auditorias ambientais com ciclos bianuais e da ação Atendimento das condicionantes da LO previstas para ocorrerem no período de 2019 a 2028.

Consta ainda no PDZ a reorganização de áreas do Porto, com destaque para:

- Fechamento do vão no Pátio 201, que permite acrescentar um retroárea de 4.000m² de área livre, que podem ser utilizadas para armazenagem de contêineres.
- Construção do Pier 401, cuja licitação encontra-se em andamento, que visa a elaboração de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental com o intuito de subsidiar o arrendamento do Pier, configurado como Múltiplo Uso, que possibilitará atender a movimentação de Carga Geral. As expectativas indicam que, de toda a área a ser arrendada, pelo menos o píer e uma das fases da plataforma serão implementados em menos de 5 anos. Propoem-se o arrendamento em duas fases, nos termos da figura a seguir:



- Demolição da Antiga Oficina e utilização dessa área como parte do pátio da retroárea do Berço 201.

Assim, conclui-se a apresentação de forma sintetizada das ações operacionais de melhorias do PSFS, presente no PDZ.

5.4 PLANO DE NEGÓCIOS

O plano de negócios de uma organização, caracteriza-se como um instrumento de planejamento, sendo uma ferramenta essencial para orientar as melhores ações e práticas que permitirão o crescimento sustentável da mesma.

Para fins de elaboração do Plano de Negócios foi considerando o fluxo de atividades a seguir:

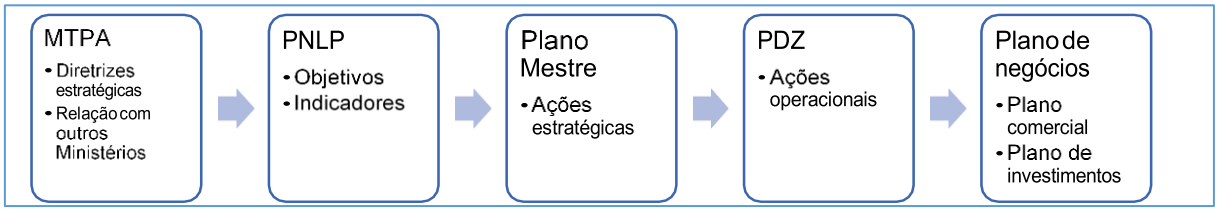


Figura 1: Plano de Negócios

O documento para fins de alcance dos objetivos propostos foi dividido em três fases, sendo:

- Fase 1 - a definição dos cenários futuros e o alinhamento da visão estratégica da empresa;
- Fase 2 – a definição do Plano de Ações Prioritárias do Porto de São Francisco do Sul para o curto prazo, em 5 anos;
- Fase 3 – a definição de formas de monitoramento da implementação do Plano de Ações Prioritárias.

Para fins do presente relatorio, o foco será na fase 2, ou seja, na definição do Plano de Ações Prioritárias do Porto de São Francisco do Sul. As áreas temáticas e linhas estratégias são apresentadas na figura a seguir:

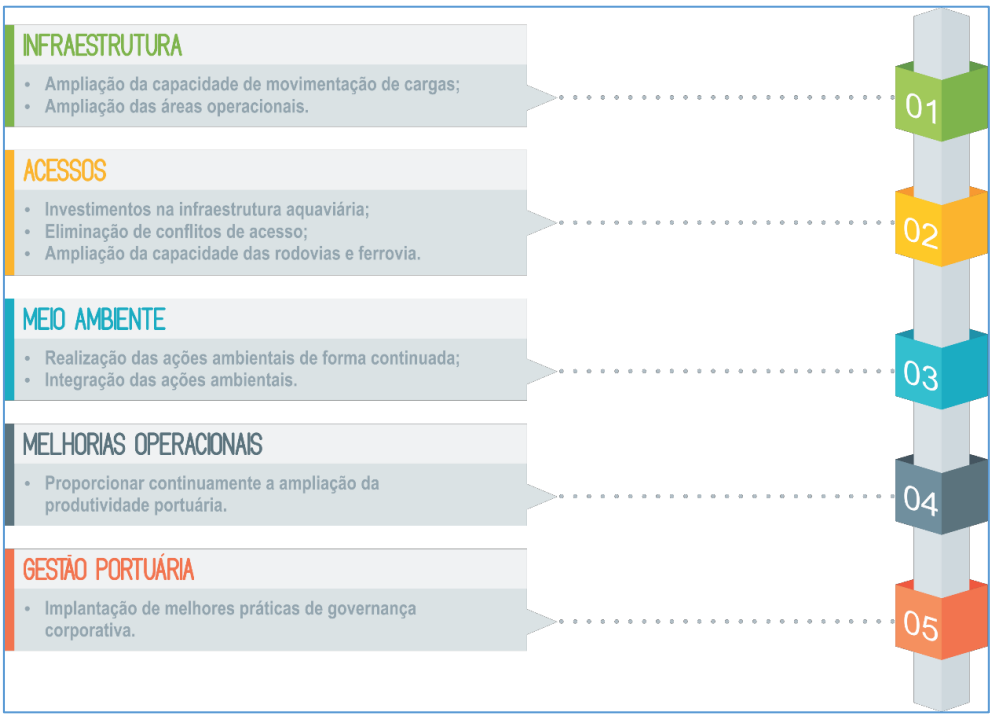


Figura 71: Plano de Negócios

Considerando as áreas temáticas acima, apresenta-se as ações prioritárias para o Porto de São Francisco do Sul. Uma síntese das açoes consta abaixo.



Figura 72: Plano de Negócios

Investimentos em Infraestrutura

Os investimentos em Infraestrura são apresentados em 5 Ações Prioritárias.

AÇÃO PRIORITÁRIA 1

NOME DA AÇÃO: Ampliação da capacidade de movimentação de cargas do Corredor de Exportação.
OBJETIVO GERAL: Investir na melhoria dos equipamentos e das tecnologias de automação do corredor de exportação, fazendo com que a capacidade nominal do sistema de carregamento passe para 2.000 toneladas por hora, e que a capacidade efetiva de carga seja a mais próxima desse valor.
TIPO DA AÇÃO: Investimentos em infraestrutura.
JUSTIFICATIVA: Os atuais equipamentos (Ship Loaders) que operam nas operações de exportação de granéis sólidos e líquidos, estão bastante deteriorados, face aos quase vinte anos expostos a um meio bastante severo junto ao mar, condição esta já verificada pela empresa construtora dos equipamentos, que praticamente condenou sua operação, sob risco de falência estrutural destes. Somado a este fato, sua capacidade de movimentação (1.500t/h) deverá ser otimizada, visto que as taxas de ocupação do berço 101, onde estão instalados os equipamentos, encontram-se próximos aos índices críticos. Assim o Porto Planeja adquirir dois novos equipamentos, com capacidade nominal de 2.000 t/h, oferecendo segurança as operações e redução dos tempos de operação, tempos médios de espera, com impacto na redução/eliminação das taxas de demurage.

Com a troca dos ship loaders, com maior capacidade, natural que as esteiras que compõe o conjunto do corredor de exportação devam também sofrer algum nível de ampliação/substituição, adequado a operação do conjunto esteiras ship loaders, fazendo com que todo o sistema de carregamento seja adequado aos níveis de 2.000 t/h. Cabe destacar que nas obras de readequação do conjunto do Corredor de exportação, se faz necessária a contratação de empresa especializada para acompanhar e fiscalizar as obras.	
CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP*: - Melhorar a produtividade do setor portuário - Reduzir o tempo de espera para atracação *Plano Mestre:* - Fomento à redução dos tempos médios de estadia dos granéis vegetais *PDZ:* - Melhorar a Produtividade e Eficiência das Operações Portuárias	
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:	
Etapa 1 – Aquisição de dois novos ship loaders para o corredor de exportação	• *Atividade 1 – Viabilidade e orçamento da melhor alternativa:* Orçar com fornecedores desse tipo de equipamento os custos de aquisição de novos ship loaders, avaliando economicamente a melhor alternativa entra fazer uma reforma e reestruturação dos equipamentos atuais, ou adquirir novos equipamentos e de qual capacidade os mesmos seriam economicamente mais viáveis (relação custos benefício). • *Atividade 2 – Aquisição e instalação dos equipamentos:* realizar o processo licitatório de compra dos equipamentos conforme especificações dadas no estudo de viabilidade.
Etapa 2 - Readequação do Corredor de Exportação	• *Atividade 1 – Viabilidade e orçamento da melhor alternativa:* Orçar com fornecedores desse tipo de equipamento os custos de aquisição de novos sistemas de esteiras, avaliando economicamente a melhor alternativa entra fazer uma reforma e reestruturação dos equipamentos atuais, ou adquirir novos equipamentos e de qual capacidade os mesmos seriam economicamente mais viáveis (relação custos benefício). • *Atividade 2 – Aquisição e instalação dos equipamentos:* realizar o processo licitatório de compra dos equipamentos conforme especificações dadas no estudo de viabilidade.
Etapa 3 - Fiscalização das obras de ampliação da capacidade	• *Atividade 1 – Fiscalização das obras:* Licitar a fiscalização da implementação das obras de ampliação da capacidade do corredor de exportação.
ORÇAMENTO:	

- Aquisição de Ship Loaders (2 mil t/h): R$ 70.000.000,00;
- Readequação do Corredor de Exportação (2 mil t/h): R$ 12.000.000,00;
- Fiscalização de obras: R$ 1.000.000,00;
- TOTAL: R$ 83.000.000,00.

RISCOS:

Caso não sejam implantadas tais melhorias, os equipamentos atuais correm risco de pararem de funcionar, visto seu estado atual de conservação e manutenção. Caso isso aconteça, os prejuízos econômicos para o porto, seus operadores e trabalhadores, assim como para o comércio internacional brasileiro, seriam enormes.

IMPORTÂNCIA	URGÊNCIA	STATUS
Alta	Alta	Iniciando

AÇÃO PRIORITÁRIA 2

NOME DA AÇÃO: Licitar o Berço 401 e sua retroárea contígua.
OBJETIVO GERAL: Realizar a licitação do projeto do berço 401, considerando as melhores alternativas e etapas para expansão da retroárea e do cais.
TIPO DA AÇÃO: Investimentos em infraestrutura.
JUSTIFICATIVA: Trata-se de uma área livre do porto público de São Francisco do Sul, que pode vir a ser melhor aproveitada. O projeto inicial prevê a construção de um trecho de atracação seguido de retroárea, ampliando assim a disponibilidade de áreas existentes atualmente no porto. Foi feito um Procedimento de Manifestação de Interesse em que três empresas se habilitaram e entregaram alternativas de soluções para utilização da área. Também já se tinha o estudo ambiental do projeto, ao qual carece atualização da licença. Deve- se então finalizar junto a SNP o processo de PMI já iniciado, mostrando ao público o projeto selecionado, e que será base para a abertura do processo de arrendamento do terminal. Cabe destacar que tal projeto carecerá de atualização, visto que no período ocorreram diversas mudanças mercadológicas que implicam em uma revisão do trabalho vencedor. O projeto implantado possibilitará a ampliação de capacidade do porto para movimentação de granéis de importação com sistema mecanizado, interligado por esteiras, assim como possibilitará o uso do cais para movimentação de cargas gerais ou até mesmo granéis de exportação. Isso melhorará significativamente os índices de ocupação dos berços, assim como a ampliação de produtividade das movimentações que ocorrem no porto.
CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP*: - Melhorar a produtividade do setor portuário - Reduzir o tempo de espera para atracação *Plano Mestre:* - Fomento à redução dos tempos médios de estadia dos granéis vegetais *PDZ:* -Melhorar a Produtividade e Eficiência das Operações Portuárias

ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:	
Etapa 1 – Arrendamento do terminal	• *Atividade1–SNPaprovaroprojetovencedor:* Interagir com a SNP para que a mesma divulgue o resultado do projeto vencedor, solicitando as devidas atualizações do mesmo. • *Atividade 2 - Poder Concedente lança edital de arrendamento*: Deve-se incluir na PPI tal projeto para ser arrendado. • *Atividade 3 - Divulgação do projeto por parte da SCPar:* A Autoridade Portuária, como papel de gestora do porto, divulgará aos possíveis interessados o projeto, seus diferenciais, mostrando para os investidores as potencialidades de investir em São Francisco do Sul.

Etapa 2 - Implantação do novo terminal	• *Atividade 1 – Aprovação do Plano Básico de Investimento proposto pelo arrendatário:* Verificar se o plano proposto atende as diretrizes estratégicas do porto. • *Atividade2-Acompanhamentoefiscalização das obras:* Abrir processo licitatório para acompanhamento e fiscalização das obras a serem realizadas de implantação do terminal.

ORÇAMENTO:

- EVTEA PMI – não há custo, pelo modelo adotado a empresa ganhadora do processo será ressarcida pelo arrendatário.
- Acompanhamento e fiscalização das obras: R$ 1.000.000,00.

TOTAL: R$ 1.000.000,00.

RISCOS:
Caso o projeto não seja implantado e a capacidade do porto não for ampliada, poderá haver um acréscimo na espera de navios, e assim, o não aumento das produtividades esperadas para o porto, além da fuga de cargas que poderiam ser movimentadas por São Francisco do Sul e que passariam para os terminais concorrentes.

IMPORTÂNCIA	**URGÊNCIA**	**STATUS**
Alta	Alta	Iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 3

NOME DA AÇÃO:
Construção de Armazém para carga geral.

OBJETIVO GERAL:
Objetiva ampliar as áreas operacionais do porto público, disponibilizando aos operadores portuários maior flexibilidade e dinamismo nas operações.

TIPO DA AÇÃO:
Investimentos em infraestrutura.

JUSTIFICATIVA:
Face à grande procura pelo segmento de carga geral (as cargas cativas do segmento estão crescendo numa média acima do esperado), e interessada em operar este segmento de cargas pelo Porto de São Francisco do Sul, a construção de um armazém poderá potencializar a atratividade da movimentação de carga geral. Para isso, planeja-se um armazém com cerca de 8 mil metros quadrados na área primária.

Há a necessidade de se desenvolver projeto executivo de engenharia para a melhor efetividade do projeto e seus custos, bem como estudo que contemple o potencial de cargas projetadas/contratadas (EVTEA), que poderão ser movimentadas pelo porto caso se materialize este armazém.

CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO:
PNLP:
- Reduzir o tempo de espera para atracação
- Melhorar a produtividade do setor portuário
- Melhorar a eficiência dos serviços dos anuentes
- Aumentar a capacidade das instalações portuárias para atender à demanda de carga

ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:

Etapa 1 – Projeto econômico e de engenharia completo	• *Atividade 1* – Abrir processo licitatório para contratação do EVTE (Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica) do armazém, para prever melhor localização, demanda, critérios a serem adotados e projeto conceitual.

	• *Atividade* 2 – Contratação do projeto executivo de engenharia do armazém, considerando as diretrizes do EVTE contratado anteriormente.
Etapa 2 – Construção do armazém	• *Atividade 1* – Realizar processo licitatório para construção do armazém, conforme as diretrizes do projeto executivo realizado. • *Atividade* 2 – Acompanhamento da obra pelo corpo técnico do porto.

ORÇAMENTO:

- EVTE (Estudo de Viabilidade Técnica e Econômica): R$ 150.000,00;
- Projeto executivo de engenharia da obra: R$ 450.000,00;
- Construção de Armazém para carga geral de 8.000 m^2: R$ 8.000.000,00
- TOTAL: R$ 8.600.000,00

RISCOS:
Caso o projeto não seja implementado, não haverá as melhorias operacionais que o mesmo proporcionará, fazendo com que os custos se mantenham mais elevados, tanto de transporte interno quanto externo ao porto.

IMPORTÂNCIA	URGÊNCIA	STATUS
Baixa	Alta	Não iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 4

NOME DA AÇÃO:
Construção da nova sede da SCPar Porto de São Francisco do Sul.

OBJETIVO GERAL:
Construção da nova sede da SCPar Porto de São Francisco do Sul, de forma que os veículos de passeio que acessam a sede não impactem o tráfego de veículos pesados que tem como destino as operações portuárias.

TIPO DA AÇÃO:
Investimentos em infraestrutura.

JUSTIFICATIVA:
Hoje o prédio administrativo do porto encontra-se em área bastante conturbada pela movimentação de caminhões em direção ao TESC, CIDASC, TERLOG´s e porto público, sendo que todas essas estruturas estão localizadas na Avenida Leite Ribeiro.

O setor administrativo do porto, também localizado na mesma avenida, pela especificidade da sua atividade, atrai um conjunto de veículos de passeio, serviços e mesmo veículos de servidores, que na média somam cerca de 1.000 veículos por dia. Tal volume de tráfego impacta sobremaneira o já conturbado cenário da avenida Leite Ribeiro, que tende a ficar mais agudo, com o crescimento vegetativo da movimentação de cargas do porto, bem como com a implantação do TGSC, estrutura portuária que irá utilizar a mesma avenida.

Assim, desejável que se crie um espaço de estacionamento, que poderá atender aos TPA´s e outros veículos de passeio e serviço em direção ao porto público, bem como o prédio administrativo e demais estruturas como ANVISA, VIGIAGRO, Policia Federal, IBAMA dentre outros entes de autoridade portuária que possuem, no seu cotidiano de atuação, atividades ligadas as operações portuárias.

CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO:
PNLP:
- Modernizar a gestão das administrações portuárias
- Garantir a segurança operacional das instalações portuárias

- Melhorar a eficiência dos serviços dos anuentes - Buscar nível de serviço adequado nos acessos aos portos	
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:	
Etapa 1 – Aquisição da área para construção da nova sede	• *Atividade 1 – Aquisição da área*: Trata-se de área justaposta a área primária, já estudada e definida em outro momento como a melhor opção para tal fim, em função de sua proximidade com o porto e seu tamanho.
Etapa 2 – Construção da sede	• *Atividade 1 – Desenvolvimento do projeto arquitetônico e executivo:* atualização dos projetos arquitetônicos e de engenharia, de forma que o prédio administrativo possua características e dimensões apropriadas à execução de suas atividades. • *Atividade 2 – Construção da sede:* com base nos projetos desenvolvidos na atividade anterior.
Etapa 3 – Urbanização da área da nova sede	• *Atividade 1 – Verificar junto aos órgãos competentes as necessidades de urbanização da área:* por se tratar de área dentro do sítio do Patrimônio Artístico, verificar junto ao IPHAN as condicionantes do projeto. • *Atividade 2 - Urbanização da área da nova sede:* com base na atividade anterior, prover recursos para a urbanização da área.
ORÇAMENTO: • Área para construção da nova sede: R$ 25.000.000,00 • Atualização do projeto arquitetônico e de engenharia: R$ 500.000,00; • Construção da nova sede da SCPar Porto de SFS: R$ 4.000.000,00 • Urbanização da Área da Nova Sede: R$ 2.000.000,00 • TOTAL: R$ 31.500.000,00	
RISCOS: Restringir o crescimento da atividade portuária, gerando custos e riscos a pessoas e trabalhadores que circulam por áreas com intensa atividade logística.	

IMPORTÂNCIA	**URGÊNCIA**	**STATUS**
Alta	Baixa	Não iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 5

NOME DA AÇÃO: Aterrar a retroárea do Berço 201.
OBJETIVO GERAL: Aterrar toda a área localizada atrás do Berço 201, ampliando assim a retroárea do porto, e melhorando a logística interna para movimentação de cargas.
TIPO DA AÇÃO: Investimentos em infraestrutura.
JUSTIFICATIVA: Trata-se de área de cerca de 7,6 mil m^2, formada face a construção do realinhamento do berço 201. Já existe projeto executivo de aterro, orçamento e cronograma, e de momento aguarda-se o licenciamento ambiental para tal obra.

<table>
<tr><td colspan="3">CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO:
PNLP:
- Reduzir o tempo de espera para atracação
- Melhorar a produtividade do setor portuário
- Melhorar a eficiência dos serviços dos anuentes
- Aumentar a capacidade das instalações portuárias para atender à demanda de carga
PDZ:
- Fechamento do vão no Pátio 201</td></tr>
<tr><td colspan="3">ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:</td></tr>
<tr><td>Etapa 1 – Aterrar a retroárea do Berço 201</td><td colspan="2">• Atividade 1 – Licitar a obra, conforme diretrizes previstas no projeto executivo já realizado.</td></tr>
<tr><td colspan="3">ORÇAMENTO:
• Aterro da retroárea do berço 201: R$ 9.000.000,00
• TOTAL: R$ 9.000.000,00</td></tr>
<tr><td colspan="3">RISCOS:
Restringir o crescimento do porto por falta de áreas operacionais, assim como ampliar os custos da logística interna da retroárea do porto.</td></tr>
<tr><td>IMPORTÂNCIA
Alta</td><td>URGÊNCIA
Baixa</td><td>STATUS
Aguardando licenciamento ambiental da obra</td></tr>
</table>

Investimentos em Acessos

Apresenta-se uma síntese das açoes e após 11 Ações Prioritárias para o Investimentos em Acessos.

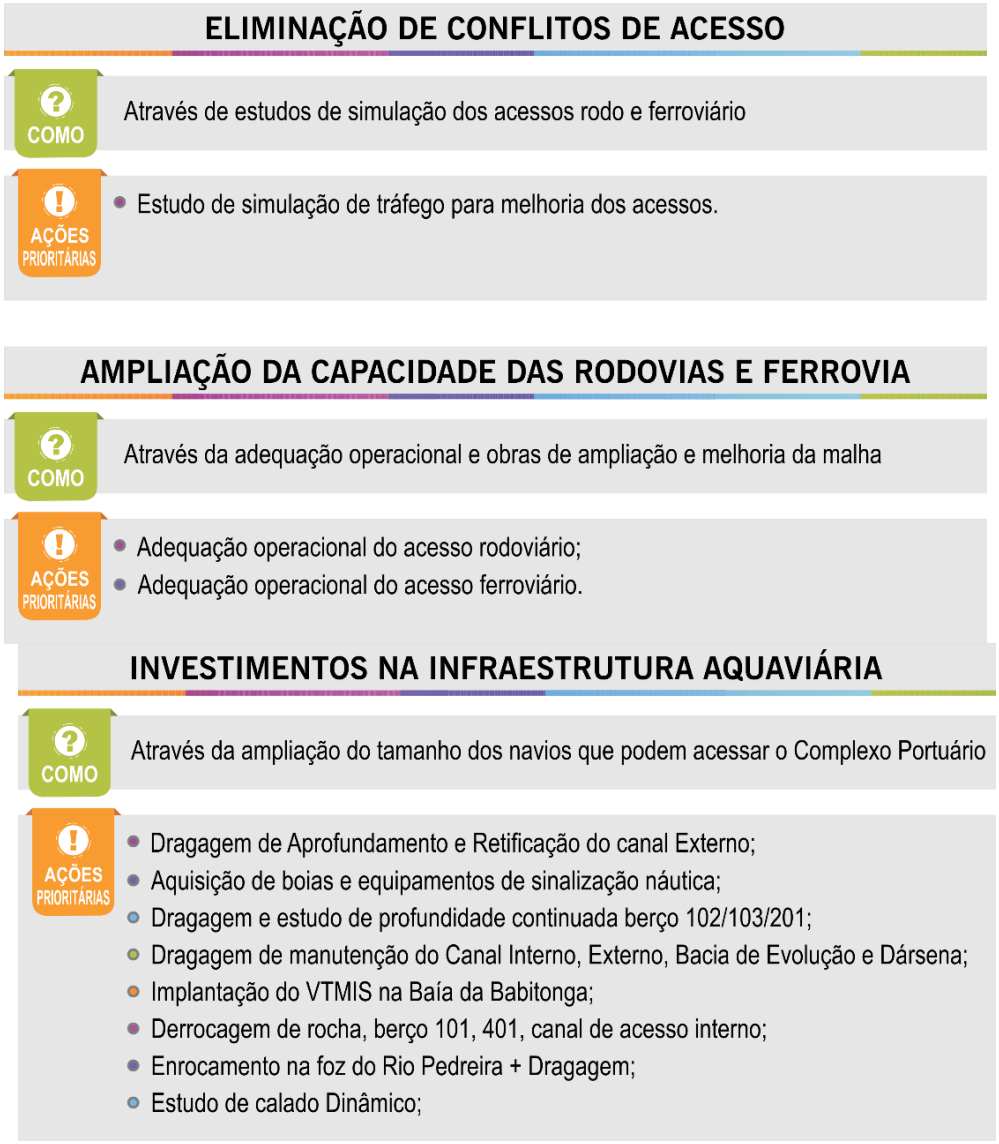


Figura 73 – Plano de Negócio

AÇÃO PRIORITÁRIA 6

NOME DA AÇÃO: Dragagem de Aprofundamento e Retificação do canal Externo.
OBJETIVO GERAL: Realizar a dragagem de aprofundamento e retificação do canal externo como forma de melhorar o acesso aquaviário, permitindo que navios maiores possam acessar o complexo portuário.
TIPO DA AÇÃO: Investimentos em acessos.

JUSTIFICATIVA:

A previsão de dragagem de aprofundamento e retificação do canal externo, se constitui em obra de atenção aos grandes navios mercantes já operando no hemisfério sul e que, para adentrar o Complexo Portuário de São Francisco do Sul, por questões de segurança, não podem otimizar o calado econômico, fruto de curva existente no canal externo.

O EIA RIMA (ora em fase de aprovação junto ao órgão ambiental) exigido para obras desse porte, estimam um volume a dragar da ordem de 15 milhões de metros cúbicos, com valor estimado de 230 milhões.

CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO:

PNLP:

- Adequar os acessos aquaviários e as instalações de atracação à demanda de navios
- Reduzir o tempo de espera para atracação *PDZ:*
- Melhoramentos na curva do Canal Externo – Canal Interno

ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:

Etapa 1 – Aprovação do EIA RIMA	• *Atividade 1 – Verificar junto ao órgão ambiental a aprovação do EIA RIMA:* e caso haja necessidade de adequação, realiza-las.
Etapa 2 – EVTEA do projeto de dragagem de aprofundamento	• *Atividade 1 – Realizar o EVTEA do projeto de aprofundamento:* com base no projeto executivo de engenharia e no EIA RIMA, mostrar os ganhos econômicos de tais investimentos • *Atividade 2 – Buscar recursos junto ao governo federal*: apresentar os estudos e o embasamento técnico para solicitar o apoio ao investimento a ser realizado.
Etapa 3 – Dragagem de aprofundamento e retificação da curva do canal externo	• *Atividade 1 – Licitar a obra, ou apoiar a SNP no processo licitatório:* realizar os tramites para a licitação da obra com as melhores práticas da gestão pública.

ORÇAMENTO:

- EVTEA do projeto de aprofundamento: R$ 200.000,00;
- Dragagem de aprofundamento do canal e retificação da curva: R$ 230.000.000,00;
- TOTAL: R$ 230.200.000,00.

RISCOS:

Um dos maiores riscos do porto é que limita o acesso de navios que são a realidade de outros portos da América do Sul, além do prejuízo econômico de navios que não operam em sua capacidade máxima de cargas, fazendo com que os custos de fretes mortos possam inviabilizar ou dificultar a utilização dos portos da Baía da Babitonga.

IMPORTÂNCIA	**URGÊNCIA**	**STATUS**
Alta	Alta	Iniciados os projetos de engenharia e ambiental

AÇÃO PRIORITÁRIA 7

<table>
<tr><td colspan="3">NOME DA AÇÃO:
Aquisição de boias e equipamentos de sinalização náutica.</td></tr>
<tr><td colspan="3">OBJETIVO GERAL:
Adquirir e implantar o sistema de sinalização e balizamento para o canal de acesso aquaviário.</td></tr>
<tr><td colspan="3">TIPO DA AÇÃO:
Investimentos em acessos.</td></tr>
<tr><td colspan="3">JUSTIFICATIVA:
Tais melhorias deverão ocorrer devido as obras de ampliação do canal, assim como para a própria melhoria da sinalização do canal atual.

Os portos precisam manter o canal sempre bem sinalizado e balizado, atendendo assim as necessidades de tráfego aquaviário seguro e operacionalmente adequado.</td></tr>
<tr><td colspan="3">CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO:
PNLP:
- Reduzir o tempo de espera para atracação
- Adequar os acessos aquaviários e as instalações de atracação à demanda de navios Plano Mestre:
- Fomento a estudos para redução da FAQ sem intervenções na atual infraestrutura aquaviária PDZ:
- Melhoramentos na curva do Canal Externo – Canal Interno</td></tr>
<tr><td colspan="3">ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:</td></tr>
<tr><td>Etapa 1 – Aquisição de boias e equipamentos de sinalização náutica</td><td colspan="2">• Atividade 1 – Aquisição de boias e equipamentos de sinalização náutica: licitar a compra dos equipamentos, estabelecendo padrões e normas modernas para atender tal demanda.
• Atividade 2 – Instalação das boias e dos equipamentos de sinalização náutica: prever licitação para que as boias e os equipamentos sejam devidamente instalados.</td></tr>
<tr><td>Etapa 2 – Manutenção das boias e dos equipamentos de sinalização náutica</td><td colspan="2">• Atividade 1 – Manutenção preventiva das boias e da sinalização náutica: inserir no plano de manutenção do porto o critério de sinalização náutica e das boias marítimas.</td></tr>
<tr><td colspan="3">ORÇAMENTO:
Aquisição de boias e equipamentos de sinalização náutica: R$ 2.400.000,00; TOTAL: R$ 2.400.000,00.</td></tr>
<tr><td colspan="3">RISCOS:
Não manter os padrões adequados e modernos de navegabilidade na Baia da Babitonga.</td></tr>
<tr><td>IMPORTÂNCIA
Baixa</td><td>URGÊNCIA
Alta</td><td>STATUS
Não iniciado</td></tr>
</table>

AÇÃO PRIORITÁRIA 8

NOME DA AÇÃO: Dragagem e estudo de profundidade continuada berço 102/103/201.		
OBJETIVO GERAL: Realizar a dragagem continuada dos berços 102/103/201, para que os mesmos se mantenham nos patamares adequados de serviços.		
TIPO DA AÇÃO: Investimentos em acessos.		
JUSTIFICATIVA: Em função das altas taxas de assoreamento nos berços 102, 103 e 201, há a necessidade de se manter um pequeno equipamento de dragagem de forma continuada, para manter as profundidades, reduzindo a possibilidade da perda de cargas e navios que operam naqueles berços. O estudo e monitoramento das profundidades poderá eliminar o medo dos armadores em atracar nestes berços, bem como informar o exato momento da necessidade de dragagem.		
CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP:* - Reduzir o tempo de espera para atracação - Adequar os acessos aquaviários e as instalações de atracação à demanda de navios *Plano Mestre:* - Fomento a estudos para redução da FAQ sem intervenções na atual infraestrutura aquaviária *PDZ:* - Melhoramentos na curva do Canal Externo – Canal Interno		
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:		
Etapa 1 – Contratação da dragagem e estudo de profundidade continuada para os berços	• *Atividade 1 – Licitar um processo de dragagem continuada para os berços 102/103/201.* • *Atividade* 2 – Acompanhar e verificar o atendimento pleno das profundidades previstas para serem mantidas nos berços ao longo do período.	
ORÇAMENTO: • Estudo de Profundidade continuada: R$ 240.000,00 • Dragagem continuada dos berços (valor anual estimado): R$300.000,00; • TOTAL para quatro anos: R$ 1.440.000,00.		
RISCOS: Caso a dragagem não aconteça regularmente, os berços poderão perder calado, gerando assim prejuízos econômicos as operações.		
IMPORTÂNCIA Alta	**URGÊNCIA** Baixa	**STATUS** Não iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 9

NOME DA AÇÃO: Dragagem de manutenção do Canal Interno, Externo, Bacia de Evolução e Dársena.
OBJETIVO GERAL: **Mant**er a dragagem de manutenção de todo o acesso aquaviário do porto nos patamares adequados de navegação.

TIPO DA AÇÃO: Investimentos em acessos.	
JUSTIFICATIVA: A atividade de retirada de material de assoreamento do fundo da infraestrutura marítima do porto (canal de acesso externo, interno e bacia de evolução), é para manter as profundidades exigidas pela Autoridade Marítima, enquanto resguardo da segurança a navegação e também pelo mercado armador que visita o Porto de São Francisco do Sul, como forma de utilizar o melhor calado econômico dos navios. A retirada de cerca de 1 milhão de metros cúbicos de material, através de dragas auto transportadoras, é determinada em estudos batimétricos, e já estava prevista nos estudos que embasaram o projeto de aprofundamento da infraestrutura marítima executado em 2011 e as dragagens de manutenção executadas após esta data, mantiveram as previsões desses volumes. A frequência da atividade de dragagem se dá a cada dois anos, visto que as taxas de assoreamento anuais determinam tal periodicidade econômica, sem impactar a utilização do calado máximo autorizado pela Autoridade Marítima.	
CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP:* - Reduzir o tempo de espera para atracação - Adequar os acessos aquaviários e as instalações de atracação à demanda de navios *Plano Mestre:* - Fomento a estudos para redução da FAQ sem intervenções na atual infraestrutura aquaviária *PDZ:* - Melhoramentos na curva do Canal Externo – Canal Interno	
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:	
Etapa 1 – Contratação da dragagem de manutenção do canal de acesso ao porto e bacia de evolução	• *Atividade 1* – Licitar a dragagem de manutenção do canal de acesso externo e interno do porto, assim como sua bacia de evolução. A primeira licitação ocorrerá em 2019, e a segunda no ano de 2022. • *Atividade* 2 – Acompanhar e verificar o atendimento pleno das profundidades previstas para serem mantidas nos canais de acesso ao porto, assim como na bacia de evolução.
ORÇAMENTO: • Dragagem de manutenção em 2019: R$ 34.000.000,00; • Dragagem de manutenção em 2022: R$ 34.000.000,00; • TOTAL para os 4 anos previstos: R$ 68.000.000,00	
RISCOS: Caso a dragagem não aconteça regularmente, o canal de acesso ao porto e a bacia de evolução poderão perder calado, gerando assim prejuízos econômicos às operações.	

IMPORTÂNCIA	**URGÊNCIA**	**STATUS**
Alta	Baixa	Não iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 10

NOME DA AÇÃO: Implantação do VTMIS na Baía da Babitonga.
OBJETIVO GERAL: Implantar um sistema de monitoramento e controle de tráfego aquaviário completo e moderno, com os padrões tecnológicos mais adequados e utilizados nos grandes portos mundiais.

TIPO DA AÇÃO: Investimentos em acessos.		
JUSTIFICATIVA: Foi implantado VTMIS no porto de Vitória (e realizado projeto em diversos portos), por iniciativa do Governo Federal, como incentivo do programa de modernização dos portos brasileiros. Tal sistema traria diversos ganhos à segurança e às operações de navegação que ocorrem na Baía da Babitonga, sendo que os recursos seriam disponibilizados pelo Governo Federal.		
CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP:* - Reduzir o tempo de espera para atracação - Adequar os acessos aquaviários e as instalações de atracação à demanda de navios *Plano Mestre:* - Fomento a estudos para redução da FAQ sem intervenções na atual infraestrutura aquaviária *PDZ:* - Melhoramentos na curva do Canal Externo – Canal Interno		
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:		
Etapa 1 – Projeto de implantação do VTMIS	• *Atividade 1 – Busca do apoio junto a SNP para a realização do projeto de VTMIS;* • *Atividade 2 - Licitação do projeto:* conforme diretrizes estabelecidas junto aos técnicos da SNP, podendo ser na modalidade de RDC, junto com a implantação completa.	
Etapa 2 - Implantação do projeto • *Atividade 1 – Processo licitatório:* para a implantação do projeto completo, desde a aquisição e instalação dos equipamentos. • *Atividade 2 - Treinamento e formação da equipe técnica do porto:* que irá operar e manter o funcionamento adequado dos equipamentos, tanto da manutenção quando dos monitoramentos.		
ORÇAMENTO: Este orçamento não é atribuído a SC Par Porto de São Francisco do Sul.		
RISCOS: Com a ampliação esperada para a frota dos navios, tanto em volume de tráfego, quanto no tamanho dos mesmos, investir em tecnologias que permitam manter a segurança e os níveis elevados de trafegabilidade são essenciais para evitar acidentes e interrupções nos serviços. A não implantação do projeto poderá implicar em maiores dificuldades no crescimento da movimentação de navios no porto.		
IMPORTÂNCIA Baixa	**URGÊNCIA** Baixa	**STATUS** Não iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 11

NOME DA AÇÃO: Derrocagem de rocha, berço 101, 401, canal de acesso interno.
OBJETIVO GERAL: Realizar as obras de derrocagens para melhorias das condições de atracação de navios nos berços 101, do novo projeto do berço 401 e também para tráfego no canal de acesso interno ao porto.
TIPO DA AÇÃO: Investimentos em acessos.
JUSTIFICATIVA: Em razão de um conjunto de Cartas Protesto de armadores que utilizam o berço 101, há a necessidade de

<table>
<tr><td colspan="3">retirada de rochas de fundo que limitam o calado dos navios junto a tal berço, além de um conjunto de rochas onde será construído o berço 401.</td></tr>
<tr><td colspan="3">CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO:
PNLP:
- Reduzir o tempo de espera para atracação
- Adequar os acessos aquaviários e as instalações de atracação à demanda de navios
Plano Mestre:
- Fomento a estudos para redução da FAQ sem intervenções na atual infraestrutura aquaviária
PDZ:
- Melhoramentos na curva do Canal Externo – Canal Interno</td></tr>
<tr><td colspan="3">ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:</td></tr>
<tr><td>Etapa 1 – Derrocagem de rocha, berço 101, 401, canal de acesso interno</td><td colspan="2">• Atividade 1 – Licitar a derrocagem para melhorias das condições de atracação de navios nos berços 101, do novo projeto do berço 401 e também para tráfego no canal de acesso interno ao porto.
• Atividade 2 – Fiscalização e acompanhamento do atendimento pleno das profundidades previstas para serem mantidas nos canais de acesso interno ao porto, assim como para os berços 101 e 401.</td></tr>
<tr><td colspan="3">ORÇAMENTO:
• Derrocagem de rocha, berço 101, 401, canal de acesso interno: R$ 40.000.000,00;
• TOTAL: R$ 40.000.000,00</td></tr>
<tr><td colspan="3">RISCOS:
Não adequar o porto aos navios que tendem a atracar ali, restringindo o tamanho da frota e colocando em risco as manobras dos navios.</td></tr>
<tr><td>IMPORTÂNCIA
Alta</td><td>URGÊNCIA
Baixa</td><td>STATUS
Não iniciado</td></tr>
</table>

AÇÃO PRIORITÁRIA 12

NOME DA AÇÃO: Enrocamento na foz do Rio Pedreira + Dragagem.
OBJETIVO GERAL: Realizar obra de construção de um mole de pedra (enrocamento) para conter o assoreamento da dársena.
TIPO DA AÇÃO: Investimentos em acessos.
JUSTIFICATIVA: Ocorre assoreamento de forma continuada e limita a capacidade de pleno uso dos berços 202, 103 e 102, razão para a redução dos calados operacionais desses berços em período muito curto após as dragagens. O projeto é montar um enrocamento junto a foz daquele rio, permitindo que o material sólido em suspensão carreado pela corrente seja desviado para dentro do canal marítimo, eliminando a contribuição desse material no assoreamento da dársena.

CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP:* - Reduzir o tempo de espera para atracação - Adequar os acessos aquaviários e as instalações de atracação à demanda de navios *Plano Mestre:* - Fomento a estudos para redução da FAQ sem intervenções na atual infraestrutura aquaviária *PDZ:* - Melhoramentos na curva do Canal Externo – Canal Interno	
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:	
Etapa 1 – Projeto econômico, de engenharia completo, e de meio ambiente	• *Atividade 1* – Abrir processo licitatório para contratação do EVTEA (Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental) do projeto de enrocamento. • *Atividade* 2 – Contratação do projeto executivo de engenharia considerando as questões hidrodinâmicas do local, atendendo as diretrizes do EVTEA contratado anteriormente. • Atividade 3 - Contratação do estudo ambiental, conforme as diretrizes do projeto de engenharia do EVTEA
Etapa 2 – Construção do armazém	• *Atividade 1* – Realizar processo licitatório para construção do armazém, conforme as diretrizes do projeto executivo realizado. • *Atividade* 2 – Acompanhamento da obra pelo corpo técnico do porto.
ORÇAMENTO: • EVTEA do projeto: R$ 200.000,00; • Projeto executivo: R$ 800.000,00; • Avaliação ambiental: Valor estimado separadamente, junto na seção de estudos ambientais; • Enrocamento na foz do Rio Pedreira + Dragagem: R$ 47.000.000,00 • TOTAL: R$ 48.000.000,00	
RISCOS: Manter os índices de assoreamento da dársena do porto, afetando assim negativamente o tamanho dos navios que ali atracam, gerando prejuízos econômicos a atividade como um todo.	

IMPORTÂNCIA	**URGÊNCIA**	**STATUS**
Baixa	Baixa	Não iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 13

NOME DA AÇÃO: Estudo de calado Dinâmico
OBJETIVO GERAL: Trata-se de estudo continuado, balizado nos dados disponíveis de maregrafia, correntes, ventos, batimetrias e demais fatores ambientais, que poderá fornecer em tempo real, os dados de calado operacional dos navios.
TIPO DA AÇÃO: Investimentos em acessos.

JUSTIFICATIVA: Tal estudo poderá otimizar as operações dos navios, permitindo o seu ingresso ou saída, de forma segura, nos tempos e períodos informados por este processo. Espera- se que com o uso dessas tecnologias seja possível otimizar o uso dos recursos do porto, permitindo assim manobras de navios com calados maiores do que os atuais.		
CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP:* - Reduzir o tempo de espera para atracação - Adequar os acessos aquaviários e as instalações de atracação à demanda de navios *Plano Mestre:* - Fomento a estudos para redução da FAQ sem intervenções na atual infraestrutura aquaviária *PDZ:* - Melhoramentos na curva do Canal Externo – Canal Interno		
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:		
Etapa 1 – Estudo de calado Dinâmico	• *Atividade 1* – Realizar o processo licitatório para contratação do estudo para a implantação do calado dinâmico no acesso aquaviário da baia da Babitonga.	
ORÇAMENTO: • Estudo de calado Dinâmico: R$ 600.000,00 • TOTAL: R$ 600.000,00		
RISCOS:		
Estar deixando de atender navios maiores do que os recursos do porto permitiriam, gerando assim prejuízos econômicos ao sistema portuário.		
IMPORTÂNCIA Baixa	**URGÊNCIA** Baixa	**STATUS** Não iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 14

NOME DA AÇÃO: Estudo de simulação de tráfego para melhoria dos acessos.
OBJETIVO GERAL: Realizar estudos de micro simulação de tráfego e operacionais para avaliar a possibilidade de melhorias e melhores alternativas para os acessos rodoviários e ferroviários ao porto.
TIPO DA AÇÃO: Investimentos em acessos.
JUSTIFICATIVA: Um dos maiores problemas operacionais do porto de São Francisco do Sul é o acesso direto ao porto, principalmente decorrente da localização dos *gates* rodoviários e dos cruzamentos da ferrovia em nível, já que todos os veículos de carga que acessam o porto passam pela linha férrea. Quando há operação da ferrovia, o sistema de tráfego fica comprometido, uma vez que as interferências são bastante acentuadas. Para verificar as melhores formas de mitigar tais conflitos, prevê-se o investimento em melhorias dos acessos. Para tanto, é necessária a avaliação das melhores alternativas, em que a micro simulação de tráfego seria a melhor forma de se avaliar, através de visualização 3D e de toda a lógica computacional matemática de melhores traçados e fluxos operacionais de tais modais. Tal simulação deverá prever a demanda futura de transporte desses modais.

CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP*: - Buscar nível de serviço adequado nos acessos aos portos - Otimizar a inteligência logística na gestão dos acessos aos portos - Aumentar a capacidade das instalações portuárias para atender à demanda de carga *Plano Mestre:* - Fomento à implantação de um sistema de agendamento para cadenciar os acessos dos veículos de carga que se destinam ao Porto - Fomento à implantação de uma nova área de apoio logístico que atenda ao Porto - Mitigação dos conflitos de mobilidade urbana *PDZ:* - Construção de Pátio de Triagem de Caminhões		
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:		
Etapa 1 – Contratação do projeto de simulação	• *Atividade 1 – Licitar o projeto:* contemplando todas as especificações dos resultados esperados. • *Atividade2-Definir as melhores alternativas para implantar as melhorias avaliadas.*	
ORÇAMENTO: • Projeto de simulação de tráfego: R$ 350.000,00; • TOTAL: R$ 350.000,00.		
RISCOS: As melhorias para os acessos ao porto são imprescindíveis para o crescimento do mesmo. Caso tais estudos não sejam realizados, poderá limitar o crescimento do porto.		
IMPORTÂNCIA Baixa	**URGÊNCIA** Alta	**STATUS** Não iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 15

NOME DA AÇÃO: Adequação operacional do acesso rodoviário.
OBJETIVO GERAL: Interagir com o DNIT, ANTT e o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, para que o projeto de duplicação da BR 280, assim como dos contornos rodoviários de Araquari e do município de São Francisco do Sul e a ampliação da capacidade da BR 101 próximo a intersecção com a BR 280, sejam realizados o quanto antes.
TIPO DA AÇÃO: Investimentos em acessos.
JUSTIFICATIVA: Atualmente um dos principais gargalos ao crescimento do porto de São Francisco do Sul é a condição de trafegabilidade dos acessos rodoviários, em que o nível de serviço da BR 280 já está há muitos anos em situação ruim, em que são constatados diversos pontos de congestionamento ao longo da via. Isso gera ampliação dos custos de transporte para a região, em que o frete para São Francisco do Sul acaba sendo encarecido, tanto para longas distâncias quanto para curtas.

<table>
<tr><td colspan="3">CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO:
PNLP:
- Buscar nível de serviço adequado nos acessos aos portos
- Otimizar a inteligência logística na gestão dos acessos aos portos
- Aumentar a capacidade das instalações portuárias para atender à demanda de carga
Plano Mestre:
- Conclusão da duplicação da BR-280
- Fomento à melhoria da infraestrutura da BR-101/SC
- Fomento à melhoria na infraestrutura da Portaria
- Fomento à construção do anel rodoferroviário
PDZ:
- Duplicação da BR-280
- Melhorias na BR-101</td></tr>
<tr><td colspan="3">ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:</td></tr>
<tr><td colspan="2">Etapa 1 – monitoramento e acompanhamento do status das obras de duplicação da BR 280</td><td>• Atividade 1 – Fazer agendamento de reuniões recorrentes com DNIT, ANTT e Ministério dos Transportes Portos e Aviação Civil: Os diretores e técnicos dos portos que participarem dessa reunião, deverão levar elementos técnicos que demonstrem os prejuízos em que a atividade econômica portuária sofre em função da não conclusão dessas obras.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Etapa 2 - Avaliar a compatibilidade do projeto na chegada ao porto</td><td>• Atividade 1 – Realizar estudo de engenharia de tráfego para avaliação da compatibilidade do projeto da ampliação da BR 280 na chegada ao Porto Público: Fazer o processo licitatório para tal estudo, após os resultados interagir com o DNIT sobre os resultados encontrados na avaliação e no mapeamento das melhores alternativas de traçados.</td></tr>
<tr><td colspan="3">ORÇAMENTO:
• Estudo de engenharia de tráfego da compatibilidade da obra da BR 280: R$ 350.000,00;
• TOTAL: R$ 350.000,00;</td></tr>
<tr><td colspan="3">RISCOS:
Caso tais obras não sejam concluídas o quanto antes, o porto público tende a perder mais competitividade na movimentação de cargas, o que poderá afastar novos empreendimentos na região, assim como operações portuárias. Além de não permitir o crescimento saudável do porto, poderá acarretar na redução de cargas para o complexo.</td></tr>
<tr><td>IMPORTÂNCIA
Alta</td><td>URGÊNCIA
Alta</td><td>STATUS
Iniciado</td></tr>
</table>

AÇÃO PRIORITÁRIA 16

NOME DA AÇÃO: Adequação operacional do acesso ferroviário.
OBJETIVO GERAL: Ampliar a capacidade de atendimento do modal ferroviário para o Complexo Portuário de São Francisco do Sul. As melhorias são tanto na capacidade de atendimento da ferrovia para a hinterlândia do porto, quanto na redução de passagens em nível nas proximidades do município de São Francisco do Sul e nos acessos diretos ao porto.

TIPO DA AÇÃO:
Investimentos em acessos.

JUSTIFICATIVA:
A previsão de ampliação da demanda potencial de cargas para o complexo portuário, assim como a implantação prevista de diversos terminais privados na Baía da Babitonga, fará com que cada vez mais o acesso ferroviário seja demandado. No entanto, a ferrovia atualmente já se encontra em um patamar de saturação, principalmente por limitações de descida da serra, assim como na bitola que é métrica e acaba limitando a tonelada de carregamento dos vagões. Investir na ampliação da capacidade da ferrovia passa a ser algo imprescindível para o desenvolvimento do complexo portuário.

CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO:
PNLP:
- Buscar nível de serviço adequado nos acessos aos portos
- Otimizar a inteligência logística na gestão dos acessos aos portos
- Aumentar a capacidade das instalações portuárias para atender à demanda de carga

Plano Mestre:
- Fomento à construção do anel rodoferroviário
- Fomento à construção do contorno ferroviário de Jaraguá do Sul
- Fomento à substituição dos trilhos TR37 e TR45 da linha Mafra-São Francisco do Sul
- Conclusão das obras do contorno ferroviário de São Francisco do Sul
- Conclusão das obras do contorno ferroviário de Joinville
- Construção da Ferrovia Litorânea
- Construção da Corredor Ferroviário de Santa Catarina

PDZ:
- Contorno Ferroviário São Francisco do Sul
- Construção do Anel Rodoferroviário de São Francisco
- Contorno Ferroviário Joinville
- Contorno Ferroviário Jaraguá do Sul

ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:

Etapa 1 – interagir com a concessionária Rumo e com ANTT	• *Atividade 1 – marcar cronograma periódico de interação com a Rumo e com a ANTT:* para verificar as melhores alternativas para ampliação da capacidade do porto, e se colocar a disposição para auxiliar nessas soluções, dentro do que estiver no escopo da Autoridade Portuária. Assim, os diretores e técnicos do porto poderão apresentar tecnicamente a necessidade de ampliação da capacidade dos acessos ferroviários para o complexo, e também verificar os status das ações que estão sendo efetivamente realizadas.

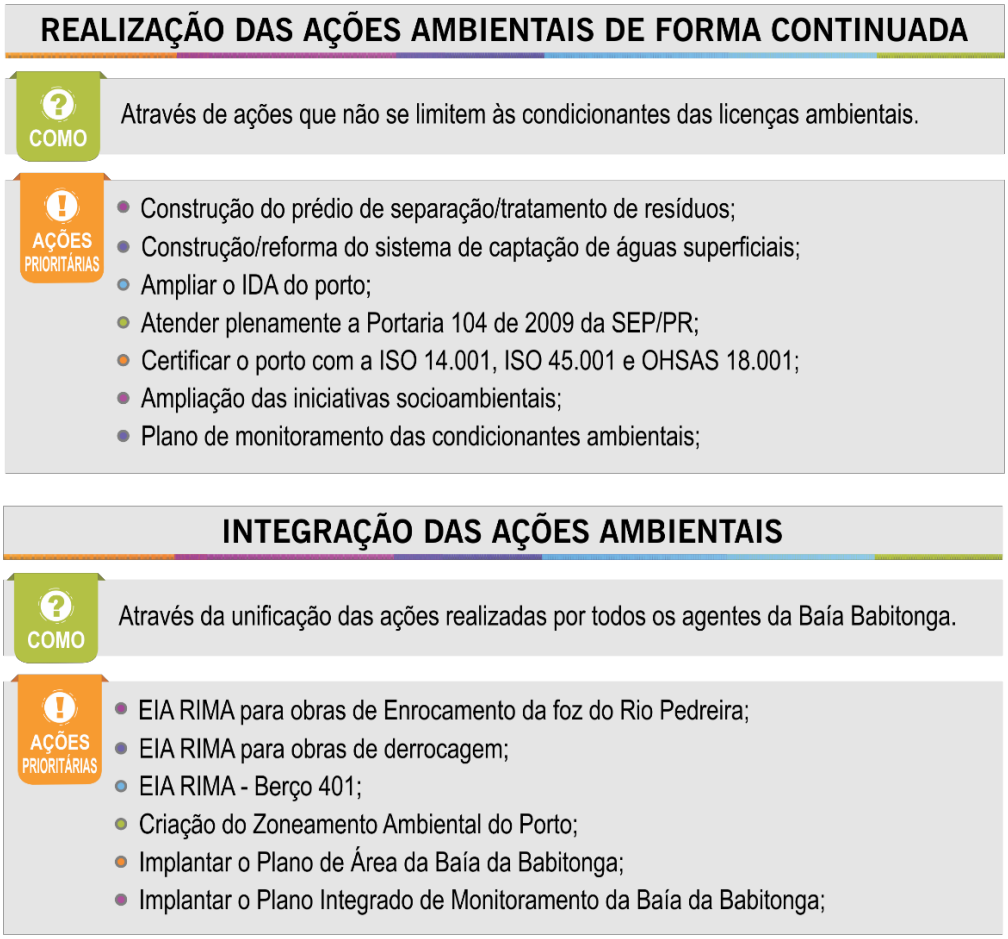
ORÇAMENTO:
Os investimentos não são arcados pela Autoridade do Porto de São Francisco do Sul.

RISCOS:
Caso as melhorias dos níveis de serviços prestados atualmente pela ferrovia não sejam realizadas, poderá limitar o crescimento do complexo portuário, assim como desestimular investimentos futuros na região e novas operações portuárias que demandariam tal modal de transporte de acesso.

IMPORTÂNCIA	URGÊNCIA	STATUS
Alta	Alta	Iniciado

Investimentos em Meio Ambiente

Apresenta-se uma síntese das ações e após 13 Ações Prioritárias para o Investimentos em Meio Ambiente.



AÇÃO PRIORITÁRIA 17

NOME DA AÇÃO: Construção do prédio de separação/tratamento de resíduos.
OBJETIVO GERAL: Construção do prédio de separação e tratamento de resíduos com cerca de 500 metros quadrados, em alvenaria.
TIPO DA AÇÃO: Meio Ambiente.

JUSTIFICATIVA:
Trata-se de obra que irá permitir que o Porto se adeque à legislação dos resíduos sólidos, fazendo a separação de resíduos gerados nas operações portuárias, bem como o seu depósito temporário até a deposição final em aterro autorizado.

Tal projeto se coaduna com o projeto da prefeitura local, que busca construir uma base de reaproveitamento e compostagem, utilizando para tal, resíduos de soja/milho, material este que anualmente o porto descarta de 300 a 400 toneladas. Seu uso na compostagem municipal poderá gerar emprego, renda e utilidade econômica para este segmento de resíduos, bem como outros gerados nas operações portuárias.

CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO:
PNLP:
- Promover a sustentabilidade ambiental nos portos
- Promover o zoneamento das áreas portuárias, considerando a interação das atividades portuárias com o meio ambiente

Plano Mestre:
- Implantação de um sistema de tratamento de efluentes sanitários de nível secundário no porto organizado
- Ampliação do sistema de drenagem para toda a área de pátio do TESC
- Implantação de caixas separadoras de água e óleo

PDZ:
- Estação de Tratamento de Efluentes (ETE)

ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:

Etapa 1 – Atualização do projeto executivo, orçamento e cronograma	• *Atividade 1 – Atualização do projeto executivo, orçamento e cronograma:* tais estudos já estão prontos, no entanto, carecem de atualização. A atualização deverá ser feita pela equipe do porto, ou contratada através de um processo licitatório.
Etapa 2 - Construção do prédio de separação e tratamento de resíduos	• *Atividade 1* – Construção do prédio de separação e tratamento de resíduos com cercade500metrosquadrados, em alvenaria, conforme parâmetros estabelecidos no projeto atualizado do mesmo.

ORÇAMENTO:
- Construção do prédio de separação/tratamento de resíduos: R$ 500.000,00;
- TOTAL: R$ 500.000,00

RISCOS:
Não atender as prerrogativas ambientais esperadas para os portos atuais, podendo incorrer em multas ou suspensão de atividade por órgãos fiscalizadores.

IMPORTÂNCIA	URGÊNCIA	STATUS
Alta	Alta	Iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 18

<table>
<tr><td colspan="3">NOME DA AÇÃO:
Construção/reforma do sistema de captação de águas superficiais.</td></tr>
<tr><td colspan="3">OBJETIVO GERAL:
Execução de obra de reforma/readequação/construção do sistema de captação de águas superficiais em toda a área primária do porto, bem como criar eclusas de contenção a jusante do sistema, que poderão conter potenciais vazamentos de hidrocarbonetos ou químicos, em direção ao mar, movimentados pelo porto.</td></tr>
<tr><td colspan="3">TIPO DA AÇÃO:
Meio Ambiente.</td></tr>
<tr><td colspan="3">JUSTIFICATIVA:
Tal projeto é parte essencial da adequação do porto para a legislação ambiental da atividade, assim como para as melhores práticas internacionalmente aceitas em relação ao tratamento ao meio ambiente.</td></tr>
<tr><td colspan="3">CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO:
PNLP:
- Promover a sustentabilidade ambiental nos portos
- Promover o zoneamento das áreas portuárias, considerando a interação das atividades portuárias com o meio ambiente
Plano Mestre:
- Implantação de um sistema de tratamento de efluentes sanitários de nível secundário no porto organizado
- Ampliação do sistema de drenagem para toda a área de pátio do TESC
- Implantação de caixas separadoras de água e óleo
PDZ:
- Estação de Tratamento de Efluentes (ETE)</td></tr>
<tr><td colspan="3">ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:</td></tr>
<tr><td>Etapa 1 – Adequação do projeto realizado pelo Exército Brasileiro</td><td colspan="2">• Atividade 1 – Adequação do projeto realizado pelo Exército Brasileiro à atual realidade: visto que naquele projeto não estava contemplado as eclusas de contenção. A atualização deverá ser feita pela equipe do porto, ou contratada através de um processo licitatório.</td></tr>
<tr><td>Etapa 2 - Construção/reforma do sistema de captação de águas superficiais</td><td colspan="2">• Atividade 1 – Execução de obra de reforma/readequação/construção do sistema de captação de águas superficiais em toda a área primária do porto, bem como criar eclusas de contenção a jusante do sistema, conforme parâmetros estabelecidos no projeto atualizado</td></tr>
<tr><td colspan="3">ORÇAMENTO:
• Construção/reforma do sistema de captação de águas superficiais: R$ 1.200.000,00
• TOTAL: R$ 1.200.000,00</td></tr>
<tr><td colspan="3">RISCOS:
Não atender as prerrogativas ambientais esperadas para os portos atuais, podendo incorrer em multas ou suspensão de atividade por órgãos fiscalizadores.</td></tr>
<tr><td>IMPORTÂNCIA
Alta</td><td>URGÊNCIA
Alta</td><td>STATUS
Iniciado</td></tr>
</table>

AÇÃO PRIORITÁRIA 19

<table>
<tr><td colspan="3">NOME DA AÇÃO:
Ampliar o IDA do porto.</td></tr>
<tr><td colspan="3">OBJETIVO GERAL:
Avaliar e ajustar as ações ambientais realizadas na empresa para poder ampliar o IDA o mais próximo da nota máxima possível.</td></tr>
<tr><td colspan="3">TIPO DA AÇÃO:
Meio Ambiente.</td></tr>
<tr><td colspan="3">JUSTIFICATIVA:
O IDA é o principal indicador relacionado a gestão ambiental realizada pelas autoridades portuárias brasileiras. Estar bem posicionado no mesmo é importante não somente para mostrar ao mercado a eficiência da empresa, mas também para mostrar o atendimento adequado de toda a legislação ambiental, dando assim segurança para a realização de operações logísticas e investimentos no complexo portuário.</td></tr>
<tr><td colspan="3">CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO:
PNLP:
- Promover a sustentabilidade ambiental nos portos
- Promover o zoneamento das áreas portuárias, considerando a interação das atividades portuárias com o meio ambiente
PDZ:
- Estruturação do Núcleo Ambiental do Porto
- Auditoria Ambiental
- Certificações ISO e OHSAS
- Programas ambientais
- Licenciamento Ambiental</td></tr>
<tr><td colspan="3">ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:</td></tr>
<tr><td>Etapa 1 – Avaliação das ações necessárias para obtenção da nota máxima do IDA</td><td colspan="2">• Atividade 1 – Realizar o levantamento de todas as ações necessárias para a obtenção da nota máxima do IDA: Organizar as atividades e definir os responsáveis e se haverá necessidade de alocação de recursos não previstos previamente para tais ações.
• Atividade 2 – Implementar e monitorar o desempenho das ações e do desempenho do_IDA: antevendo a nota e as avaliações a serem realizadas pela ANTAQ, para então obter o melhor desempenho possível para a empresa</td></tr>
<tr><td colspan="3">ORÇAMENTO:
• Não há custos, sendo desenvolvido pelo corpo técnico do porto.</td></tr>
<tr><td colspan="3">RISCOS:
Não ser reconhecido como uma empresa que cumpre com excelência seu papel socioambiental.</td></tr>
<tr><td>IMPORTÂNCIA
Baixa</td><td>URGÊNCIA
Alta</td><td>STATUS
Não iniciado</td></tr>
</table>

AÇÃO PRIORITÁRIA 20

NOME DA AÇÃO: Atender plenamente a Portaria 104 de 2009 da SEP/PR.		
OBJETIVO GERAL: Realizar todas as ações e planos para atendimento pleno da portaria 104 de 2009 da SEP/PR.		
TIPO DA AÇÃO: Meio Ambiente.		
JUSTIFICATIVA: É prerrogativa legal o atendimento pleno da portaria, e as Autoridades Portuárias deverão estar adequadas a tal legislação. Para isso recomenda-se a avaliação de todos os parâmetros exigidos na portaria 104 e o desenvolvimento das ações para poder atender plenamente amesma.		
CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP:* - Promover a sustentabilidade ambiental nos portos - Promover o zoneamento das áreas portuárias, considerando a interação das atividades portuárias com o meio ambiente *PDZ:* - Estruturação do Núcleo Ambiental do Porto - Auditoria Ambiental - Certificações ISO eOHSAS - Programas ambientais - Licenciamento Ambiental		
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:		
Etapa 1 – Implementação e adequação à portaria 104 da SEP/PR de 2009	• *Atividade 1 – Avaliação dos itens atendidos: i*nternamente com o corpo técnico do porto, realizar a avaliação de todos os itens que já estão sendo atendidos da portaria, e os que ainda carecem de melhorias para que as mesmas possam ser mapeadas e implementadas. • *Atividade 2* – Implementar as ações mapenas na fase.	
ORÇAMENTO: • Não há custos atribuídos a tal ação prioritária, sendo as mesmas realizadas pela equipe técnica do porto.		
RISCOS: Ocorrência de multa fiscalizatória por não atendimento à Portaria.		
IMPORTÂNCIA Baixa	**URGÊNCIA** Alta	**STATUS** Não iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 21

NOME DA AÇÃO: Certificar o porto com a ISO 14.001, ISO 45.001 e OHSAS 18.001.		
OBJETIVO GERAL: Melhorar as ferramentas de gestão do porto, certificando o mesmo com a ISO 14.001, ISO 45.001 e OHSAS 18.001.		
TIPO DA AÇÃO: Meio Ambiente.		

JUSTIFICATIVA: Buscando a modernização da gestão da autoridade portuária, assim como aplicar as técnicas de governança corporativa e da gestão ambiental, passa a ser um passo importante para a empresa a Certificação ISO 14.001 e OHSAS 18.001, e a ISO 45.001 (gestão da saúde ocupacional). Tal certificação contribuirá em muito na nota do IDA.
CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP:* - Promover a sustentabilidade ambiental nos portos - Promover o zoneamento das áreas portuárias, considerando a interação das atividades portuárias com o meio ambiente *PDZ:* - Estruturação do Núcleo Ambiental do Porto - Auditoria Ambiental - Certificações ISO eOHSAS - Programas ambientais - Licenciamento Ambiental
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:

Etapa 1 – Obtenção da Certificação ISO 14.001, ISO 45.001 e OHSAS 18.001	• *Atividade 1 – Contratar empresa de consultoria em gestão*: para avaliar as necessidades de adequação e adoção de ferramentas de gestão para obter a Certificação ISO 14.001, ISO 45.001 e OHSAS 18.001; • *Atividade 2 – Realizar os trâmites necessários, auditorias e implementação para obter a certificação ISO 14.001, ISO 45.001 e OHSAS 18.001.*

ORÇAMENTO: • Consultoria e implementação: R$ 650.000,00 • TOTAL: R$ 650.000,00
RISCOS: Não atender as diretrizes do planejamento setorial, não tendo os mesmos níveis de governança e gestão empresarial de outras Autoridades Portuárias.

IMPORTÂNCIA	**URGÊNCIA**	**STATUS**
Alta	Alta	Não iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 22

NOME DA AÇÃO: Ampliação das iniciativas socioambientais.
OBJETIVO GERAL: Efetivar a ampliação das iniciativas socioambientais do porto, principalmente com maior participação para com a comunidade.
TIPO DA AÇÃO: Meio Ambiente.
JUSTIFICATIVA: Sobre a ótica de ampliação da transparência da gestão pública, promovendo a sustentabilidade ambiental do porto, tem-se como sugestão a ampliação das iniciativas socioambientais por parte da Autoridade Portuária.

CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP:* - Promover a sustentabilidade ambiental nos portos - Promover o zoneamento das áreas portuárias, considerando a interação das atividades portuárias com o meio ambiente *PDZ:* - Estruturação do Núcleo Ambiental do Porto - Auditoria Ambiental - Certificações ISO eOHSAS - Programas ambientais - Licenciamento Ambiental		
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:		
Etapa 1 – Definição das melhores práticas e do cronograma de ações	• *Atividade 1 – Definição das melhores práticas:* por parte dos colaboradores do porto, assim como os melhores resultados para se investir os recursos previstos, promovendo campanhas, editais de apoio cultural e esportivo, a fim de contribuir com a sociedade que interage direta ou indiretamente com a atividade portuária. • *Atividade 2 – Definição do cronograma das ações.*	
ORÇAMENTO: • Recursos a serem destinados para iniciativas socioambientais: R$ 400.000,00 TOTAL: R$ 400.000,00		
RISCOS: Não mitigar possíveis impactos que a atividade portuária possa causar sobre o entorno e a sociedade.		
IMPORTÂNCIA Baixa	**URGÊNCIA** Baixa	**STATUS** Não iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 23

NOME DA AÇÃO: Plano de monitoramento das condicionantes ambientais.
OBJETIVO GERAL: Continuar com os monitoramentos das condicionantes ambientais estabelecidas pela Licença Operacional do Porto.
TIPO DA AÇÃO: Meio Ambiente
JUSTIFICATIVA: É uma exigência legal o atendimento a todas as condicionantes ambientais. Desta forma, um plano continuado de monitoramento ambiental é imprescindível para a gestão portuária qualificada.

CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP:* - Promover a sustentabilidade ambiental nos portos - Promover o zoneamento das áreas portuárias, considerando a interação das atividades portuárias com o meio ambiente *PDZ:* - Estruturação do Núcleo Ambiental do Porto - Auditoria Ambiental - Certificações ISOe OHSAS - Programas ambientais - Licenciamento Ambiental		
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:		
Etapa 1 – Continuidade dos monitoramentos ambientais	• *Atividade 1 – Manter atualizado os monitoramentos ambientais:* realizando quando necessário os processos licitatórios para contratação de empresa que presta esses serviços. Pela equipe interna do porto, realizar um documento que mostra os monitoramentos previstos, datas de medição e acompanhamento dos resultados, sendo esse o plano de Monitoramento.	
ORÇAMENTO:		
• Monitoramentos ambientais para o período: R$ 1.000.000,00. • TOTAL: R$ 1.000.000,00		
RISCOS: O não atendimento às condicionantes e a realização dos monitoramentos ambientais poderão incorrer em multas e processos fiscalizatórios por parte da ANTAQ e do órgão licenciador.		
IMPORTÂNCIA Alta	**URGÊNCIA** Baixa	**STATUS** Não iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 24

NOME DA AÇÃO: EIA RIMA para obras de Enrocamento da foz do Rio Pedreira.
OBJETIVO GERAL: Fazer o estudo ambiental completo (EIA RIMA) da obra de construção de um mole de pedra (enrocamento) para conter o assoreamento da dársena.
TIPO DA AÇÃO: Meio Ambiente.
JUSTIFICATIVA: Ocorre assoreamento de forma continuada e limita a capacidade de pleno uso dos berços 202, 103 e 102, razão para a redução dos calados operacionais desses berços em período muito curto após as dragagens. O projeto é montar um enrocamento junto a foz daquele rio, permitindo que o material sólido em suspensão carreado pela corrente seja desviado para dentro do canal marítimo, eliminando a contribuição desse material no assoreamento da dársena.

<table>
<tr><td colspan="3">CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO:
PNLP:
- Reduzir o tempo de espera para atracação
- Adequar os acessos aquaviários e as instalações de atracação à demanda de navios
Plano Mestre:
- Fomento a estudos para redução da FAQ sem intervenções na atual infraestrutura aquaviária
PDZ:
- Melhoramentos na curva do Canal Externo – Canal Interno</td></tr>
<tr><td colspan="3">ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:</td></tr>
<tr><td colspan="2">Etapa 1 – Desenvolvimento dos projetos de engenharia</td><td>• Atividade 1 – Desenvolvimento do projeto executivo de engenharia: irá dimensionar os volumes de rochas para materializar o enrocamento ou outra forma construtiva
• Atividade 2 – Desenvolvimento de Cronograma e orçamento.</td></tr>
<tr><td colspan="2">Etapa 2 – Desenvolvimento do EIA RIMA</td><td>• Atividade 1 – Desenvolvimento do EIA RIMA: para análise e aprovação junto ao órgão ambiental.</td></tr>
<tr><td colspan="3">ORÇAMENTO:
• O orçamento do projeto de engenharia está apresentado na seção de melhorias em acessos.
• EIA RIMA para obras de Enrocamento da foz do Rio Pedreira: R$ 1.200.000,00
• TOTAL: R$ 1.200.000,00</td></tr>
<tr><td colspan="3">RISCOS:
Manter os índices de assoreamento da dársena do porto, afetando assim negativamente o tamanho dos navios que ali atracam, gerando prejuízos econômicos a atividade como um todo.</td></tr>
<tr><td>IMPORTÂNCIA
Alta</td><td>URGÊNCIA
Baixa</td><td>STATUS
Não iniciado</td></tr>
</table>

AÇÃO PRIORITÁRIA 25

NOME DA AÇÃO: EIA RIMA para obras de derrocagem.
OBJETIVO GERAL: Realizar estudo de engenharia e ambiental completo (EIA RIMA) das obras de derrocagens para melhorias das condições de atracação de navios nos berços 101, do novo projeto do berço 401 e também para tráfego no canal de acesso interno ao porto.
TIPO DA AÇÃO: Meio Ambiente.
JUSTIFICATIVA: Em razão de um conjunto de Cartas Protesto de armadores que utilizam o berço 101, há a necessidade de retirada de rochas de fundo que limitam o calado dos navios junto a tal berço, além de um conjunto de rochas onde será construído o berço 401.

CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP:* - Reduzir o tempo de espera para atracação - Adequar os acessos aquaviários e as instalações de atracação à demanda de navios *Plano Mestre:* - Fomento a estudos para redução da FAQ sem intervenções na atual infraestrutura aquaviária *PDZ:* - Melhoramentos na curva do Canal Externo – Canal Interno		
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:		
Etapa 1 – Desenvolvimento dos Projetos de engenharia	• *Atividade 1 - Desenvolvimento do projeto executivo de engenharia:* as obras de derrocagem das lajes existentes no berço 101, na área de construção do berço 401 e da laje do Barata deverão ser identificadas através de batimetrias, sísmicas e *jetprobe*, dimensionando seus volumes a derrocar e a forma de derrocagem; • *Atividade 2 - Desenvolvimento de Cronograma e orçamento*.	
Etapa 2 – Desenvolvimento do EIA RIMA	• *Atividade 1 - Desenvolvimento do EIA RIMA:* para análise e aprovação junto ao órgão ambiental.	
ORÇAMENTO: • EIA RIMA para obras de derrocagem: R$ 1.200.000,00 • TOTAL: R$ 1.200.000,00		
RISCOS: Não adequar o porto aos navios que tendem a atracar ali, restringindo o tamanho da frota e colocando em risco as manobras dos navios.		
IMPORTÂNCIA Alta	**URGÊNCIA** Alta	**STATUS** Não iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 26

NOME DA AÇÃO: EIA RIMA - Berço 401
OBJETIVO GERAL: Atualizar o EIA RIMA do projeto do berço 401, considerando as melhores alternativas e etapas para expansão da retroárea e do cais.
TIPO DA AÇÃO: Meio Ambiente.
JUSTIFICATIVA: Contemplado no Plano Geral de Outorgas, o berço 401 é o único berço que será disponibilizado para o mercado através de concessão. O EVTEA do projeto já foi desenvolvido no processo de manifestação de interesse (PMI).

CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP*: - Melhorar a produtividade do setor portuário - Reduzir o tempo de espera para atracação *Plano Mestre:* - Fomento à redução dos tempos médios de estadia dos granéis vegetais *PDZ:* - Melhorar a Produtividade e Eficiência das Operações Portuárias
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:

Etapa 1 – Atualização do EIA RIMA do projeto do berço 401	• *Atividade1–LicitaraatualizaçãoEIARIMAdo projeto do berço 401*

ORÇAMENTO: • EIA RIMA - Berço 401: R$ 1.200.000,00 • TOTAL: R$ 1.200.000,00
RISCOS: Caso o projeto não seja implantado e a capacidade do porto ampliada, poderá haver um acréscimo na espera de navios, e assim, o não aumento das produtividades esperadas para o porto, além da fuga de cargas que poderiam ser movimentadas por São Francisco do Sul e que passariam para os terminais concorrentes.

IMPORTÂNCIA	**URGÊNCIA**	**STATUS**
Alta	Alta	Não iniciado

AÇÃO PRIORIÁRIA 27

NOME DA AÇÃO: Criação do Zoneamento Ambiental do Porto.
OBJETIVO GERAL: CriaçãoedesenvolvimentodoZoneamentoAmbientalparaoComplexoPortuário.
TIPO DA AÇÃO: Meio Ambiente
JUSTIFICATIVA: Aexemplodeportosmundialmentereconhecidosporseusdesempenhosambientais, propõe-seacriaçãoe desenvolvimento de um zoneamento e monitoramento dos impactos ao meio ambiente que a atividade portuária gera, ou poderia vir a gerar.
CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP:* - Promover a sustentabilidade ambiental nos portos - Promover o zoneamento das áreas portuárias, considerando a interação das atividades portuárias com o meio ambiente *PDZ:* - Estruturação do Núcleo Ambiental do Porto - Auditoria Ambiental - Certificações ISO eOHSAS - Programas ambientais - Licenciamento Ambiental
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:

Etapa 1 – Desenvolvimento do Zoneamento Ambiental do Porto	• *Atividade 1 – Contratação de empresa especializada para desenvolvimento do Zoneamento Ambiental do porto:* e disponibilização de ferramenta para consulta dos monitoramentos realizados pela Autoridade Portuária.

ORÇAMENTO:

- Desenvolvimento do Zoneamento Ambiental do Porto: R$ 550.000,00;
- TOTAL: R$ 550.000,00.

RISCOS:
Não se adequar às melhores práticas de gestão do meio ambiente, conforme portos mundialmente destacados nesses aspectos.

IMPORTÂNCIA	URGÊNCIA	STATUS
Baixa	Baixa	Não iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 28

NOME DA AÇÃO:
Implantar o Plano de Área da Baía da Babitonga.

OBJETIVO GERAL:
Efetivar a implantação do Plano de Área da Baía da Babitonga.

TIPO DA AÇÃO:
Meio Ambiente.

JUSTIFICATIVA:
A integração dos monitoramentos ambientais e do plano de área visa unificar todas os agentes, públicos e privados da região do complexo portuário, de maneira a garantir soluções relacionadas ao meio ambiente de forma mais rápida, econômica e eficiente.
A proposta seria a compilação e a formulação de uma base georreferenciada, com visualização dinâmica das camadas, dados, mapas, assim como dos impactos medidos nos diversos monitoramentos ambientais do porto, permitindo assim que a equipe ambiental possa realizar as melhores práticas e ações de proteção e conservação do meio.

CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO:
PNLP:
- Promover a sustentabilidade ambiental nos portos
- Promover o zoneamento das áreas portuárias, considerando a interação das atividades portuárias com o meio ambiente

PDZ:
- Programas ambientais
- Licenciamento Ambiental

ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:

Etapa 1 – Implantação do Plano de Área da Baía da Babitonga	• *Atividade 1 – Definição das melhores práticas a serem aplicadas:* avaliação e definição através de reuniões com os órgãos licenciadores, além de terminais privados, arrendatário e o corpo técnico do porto para definir as melhores práticas a serem aplicadas; • *Atividade 2 – Implantação e acompanhamento do Plano de Área:* respeitando as diretrizes e responsabilidade definidas na atividade anterior.

ORÇAMENTO: • Os custos estão previstos no Plano Individual, sendo aqui destinado os esforços somente de mão de obra do porto.		
RISCOS: Ampliação de custos e o não efetivo atendimento em caso de acidentes.		
IMPORTÂNCIA Baixa	**URGÊNCIA** Baixa	**STATUS** Não iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 29

NOME DA AÇÃO: Implantar o Plano Integrado de Monitoramento da Baía da Babitonga.	
OBJETIVO GERAL: Ser a entidade fomentadora na implantação do Plano Integrado de Monitoramento da Baía da Babitonga.	
TIPO DA AÇÃO: Meio Ambiente.	
JUSTIFICATIVA: Os diversos monitoramentos previstos nas licenças operacionais, tanto do porto público quanto do arrendatário e dos terminais privados, poderiam ser realizados de forma conjunta, no intuito de reduzir custos, parametrizar as avaliações, e se definir ações e medidas mitigatórias conjuntas, dando mais ganho aomonitoramento ambiental de toda a Baía da Babitonga.	
CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP:* - Promover a sustentabilidade ambiental nos portos - Promover o zoneamento das áreas portuárias, considerando a interação das atividades portuárias com o meio ambiente *PDZ:* - Estruturação do Núcleo Ambiental do Porto - Auditoria Ambiental - Certificações ISO eOHSAS - Programas ambientais - Licenciamento Ambiental	
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:	
Etapa 1 – Avaliação e definição dos monitoramentos a serem contemplados eintegrados	• *Atividade 1 – Definição das melhores práticas:* avaliação e definição através de reuniões com os órgãos licenciadores, além de terminais privados, arrendatário e o corpo técnico do porto para definir as melhores práticas a serem aplicadas; • *Atividade 2 – Implantação e acompanhamento do monitoramento integrado:* respeitando as diretrizes e responsabilidade definidas na atividade anterior,
ORÇAMENTO: • Os custos estão previstos na manutenção dos monitoramentos da licença operacional, sendo aqui destinado os esforços somente de mão de obra do porto.	

RISCOS: Ampliação dos custos de monitoramento ambiental, sendo que os mesmos poderiam ser reduzidos através da integração.		
IMPORTÂNCIA Baixa	**URGÊNCIA** Baixa	**STATUS** Não iniciado

INVESTIMENTOS EM MELHORIAS OPERACIONAIS

Apresenta-se uma síntese das ações e após 5 Ações Prioritárias para o Investimentos em melhorias Operacionais.



Figura 75: Plano de Negócios

AÇÃO PRIORITÁRIA 30

NOME DA AÇÃO: Pavimentação dos pátios e vias internas.
OBJETIVO GERAL: Realizar obras de melhorias na pavimentação dos pátios em todas as vias internas do porto público, em áreas não arrendadas.
TIPO DA AÇÃO: Melhorias Operacionais.

JUSTIFICATIVA: Em função da degradação da estrutura face ao trânsito intenso e peso dos caminhões, torna-se necessária a manutenção da pavimentação existente dos pátios e vias internas, retroárea dos berços de atracação e interior dos armazéns.
CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP:* - Buscar nível de serviço adequado nos acessos aos portos - Otimizar a inteligência logística na gestão dos acessos aos portos - Aumentar a capacidade das instalações portuárias para atender à demanda de carga *Plano Mestre:* - Fomento à implantação de um sistema de agendamento para cadenciar os acessos dos veículos de carga que se destinam ao Porto - Fomento à implantação de uma nova área de apoio logístico que atenda ao Porto - Mitigação dos conflitos de mobilidade urbana *PDZ:* - Construção de Pátio de Triagem de Caminhões
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:

Etapa 1 – Atualização do projeto executivo e orçamento	• *Atividade 1 – Atualização do projeto executivo e orçamento realizado pelo Exército Brasileiro.*
Etapa 2 – Pavimentação dos pátios e vias internas	• *Atividade 1 – Licitar as obras para Pavimentação dos pátios e vias internas*: conforme diretrizes do projeto executivo

ORÇAMENTO: • Pavimentação dos pátios e vias internas: R$ 10.000.000,00 • TOTAL: R$ 10.000.000,00
RISCOS: Ampliação de custos e perda de competividade das operações logísticas no porto, podendo impedir o crescimento da atividade portuária.

IMPORTÂNCIA	**URGÊNCIA**	**STATUS**
Alta	Alta	Não iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 31

NOME DA AÇÃO: Manutenção do conjunto do Corredor de Exportação.
OBJETIVO GERAL: Continuar a manutenção do conjunto do Corredor de Exportação, seguindo as diretrizes do plano de manutenção do porto.
TIPO DA AÇÃO: Melhorias Operacionais.
JUSTIFICATIVA: Executadas as obras de substituição dos *shiploaders* e adequação das correias transportadoras, torna-se necessária a contratação de manutenção preventiva e corretiva continuada, evitando a falência do conjunto, como ocorreu em março de 2018.

CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP*: - Melhorar a produtividade do setor portuário - Reduzir o tempo de espera para atracação *Plano Mestre:* - Fomento à redução dos tempos médios de estadia dos granéis vegetais *PDZ:* - Melhorar a Produtividade e Eficiência das Operações Portuárias
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:

Etapa 1 – Contratação do serviço continuado de manutenção **de equipamentos**	• *Atividade 1 – Licitar o serviço continuado de manutenção de equipamentos do corredor de exportação:* seguindo as diretrizes do plano de manutenção do porto a ser desenvolvido.

ORÇAMENTO: • Manutenção do conjunto do Corredor de Exportação: R$ 3.600.000,00, sendo R$ 1.200.000,00 por ano de manutenção. **TOTAL: R$ 3.600.000,00**
RISCOS: A não manutenção adequada dos equipamentos poderá reduzir sua vida útil e sua produtividade, gerando prejuízo econômico à atividade portuária para movimentação dessas cargas.

IMPORTÂNCIA	**URGÊNCIA**	**STATUS**
Alta	Alta	Iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 32

NOME DA AÇÃO: Atualização do Regulamento de Exploração do Porto.
OBJETIVO GERAL: Atualização e adequação do Regulamento de Exploração do Porto de São Francisco do Sul de acordo com a Portaria SEP/PR nº 245/2013.
TIPO DA AÇÃO: Melhoria Operacional.
JUSTIFICATIVA: O Regulamento de Exploração do Porto de São Francisco do Sul (REP) data do ano de 2015, e desde então, diversos avanços e melhorias foram realizadas no porto. Desta forma, cabe a atualização do mesmo, assim como a adaptação para atendimento pleno do Anexo 1 da Portaria SEP/PR nº 245/2013. Cabe destacar que o REP é o instrumento de gestão da Administração do Porto e tem por objetivo estabelecer as regras de funcionamento que permitam ao porto a execução das atividades portuárias, prevendo e possibilitando as condições para o eficiente desempenho das atividades, a melhor utilização das instalações e equipamentos portuários, o estímulo à concorrência na prestação de serviços portuários e o zelo pela segurança patrimonial, pessoal e ambiental. Por esse motivo o mesmo deve estar sempre atualizado e adaptado às tendências observadas para a melhor gestão portuária.

CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP*: - Modernizar a gestão das administrações portuárias - Melhorar a governança do setor - Melhorar a produtividade do setor portuário - Garantir a segurança operacional das instalações portuárias - Promover a sustentabilidade ambiental nos portos *Plano Mestre:* - Implantação de Planejamento Estratégico próprio *PDZ:* - Melhorar a Produtividade e Eficiência das Operações Portuárias		
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:		
Etapa 1 – Contratação de consultoria especializada para desenvolvimento do REP	*Atividade 1 – Realizar o processo licitatório para contratação do serviço de consultoria para atualização do Regulamento de Exploração do Porto de São Francisco do Sul:* atendendo as diretrizes da Portaria SEP/PR nº 245/2013.	
ORÇAMENTO: • Atualização do REP: R$ 150.000,00; • TOTAL: R$ 150.000,00.		
RISCOS: Não se adequar às novas necessidades mercadológicas, e deixar claro para os usuários do porto as regras de exploração do porto, poderá refutar operações e investimentos na região.		
IMPORTÂNCIA Alta	**URGÊNCIA** Baixa	**STATUS** Não iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 33

NOME DA AÇÃO: Definir cronogramas periódicos de reuniões com órgãos anuentes.
OBJETIVO GERAL: Manter a plena comunicação com os órgãos anuentes e demais entidades que possuem relação com a atividade portuária, através de cronogramas de encontros e comunicados periódicos e estruturados.
TIPO DA AÇÃO: Melhorias operacionais
JUSTIFICATIVA: É essencial a boa comunicação com a sociedade por parte da empresa pública, mantendo assim as melhores práticas de gestão e transparência de suas atividades. Tais reuniões também servem para avaliação de necessidades de ações, alinhamentos operacionais, assim como explicitar as atividades que vem sendo realizadas pela autoridade, e cobrar de outros órgãos que afetam o porto de alguma forma, ações para que a eficiência operacional seja mantida.

CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP*: - Modernizar a gestão das administrações portuárias - Melhorar a governança do setor - Garantir a segurança operacional das instalações portuárias *Plano Mestre:* - Implantação de Planejamento Estratégico próprio *PDZ:* - Melhorar a Produtividade e Eficiência das Operações Portuárias	
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:	
Etapa 1 – Realização das reuniões com órgãos anuentes	• *Atividade 1 – Definição de um cronograma de reuniões a serem realizadas:* assim como a pauta prevista e responsáveis na empresa; • *Atividade 2 – Realização das reuniões previstas no planejamento da empresa*; • *Atividade 3 – Controle e monitoramento das reuniões realizadas.*
ORÇAMENTO: • Não há custos, sendo desenvolvido pelo corpo técnico do porto.	
RISCOS: A não realização de ações essenciais para o porto por parte de agentes anuentes, assim como não tornar público todos os esforços que os gestores do porto vêm realizando.	

IMPORTÂNCIA	**URGÊNCIA**	**STATUS**
Baixa	Baixa	Não iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 34

NOME DA AÇÃO: Implantação de sistema de controle e agendamento de acesso inteligente ao porto.
OBJETIVO GERAL: Implantação de sistema de controle e agendamento de acesso inteligente ao porto, integrado as operações portuárias e que otimize os recursos do complexo portuário.
TIPO DA AÇÃO: Melhorias operacionais
JUSTIFICATIVA: Mesmo que alguns terminais possuam sistemas próprios de agendamento, estes não são integrados, podendo ocasionar a liberação de muitos veículos no mesmo momento, gerando assim congestionamentos nas vias de acesso. A existência de um sistema de agendamento do Porto evita a formação de filas nos acessos às instalações portuárias e permite uma gestão eficiente das operações de carga e descarga, além de otimizar os recursos necessários e obter uma base de dados para o planejamento do setor. Desta forma, a solução prevista visa reduzir a formação de filas nas portarias das instalações portuárias, melhorar a gestão dos seus fluxos internos e possibilitar uma base de dados para planejamento.

CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP*: - Modernizar a gestão das administrações portuárias - Melhorar a governança do setor - Melhorar a produtividade do setor portuário - Garantir a segurança operacional das instalações portuárias *Plano Mestre:* - Implantação de Planejamento Estratégico próprio *PDZ:* - Melhorar a Produtividade e Eficiência das Operações Portuárias	
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:	
Etapa 1 – Contratação de sistemas de agendamento e acesso inteligente	• *Atividade 1 – Contratar estudo de avaliação dos melhores modelos:* a serem utilizados para otimização do uso dos recursos do porto, assim como definição dos pré-requisitos para um sistema de agendamento e acesso inteligente ao complexo portuário; • Atividade 2 – *Realizar processo licitatório para contratação de sistemas de agendamento e acesso inteligente ao porto*: com contrato que preveja a manutenção do sistema por um determinado tempo aceitável e permitido por lei.
ORÇAMENTO: • Estudo de avaliação dos melhores modelos a serem utilizados: R$ 300.000,00 • Sistema de agendamento e acesso para o porto: R$ 3.000.000,00 TOTAL: R$ 3.300.000,00	
RISCOS: Agravar as filas no porto, tanto no acesso quanto internamente, assim como não utilizar a capacidade máxima dos ativos disponíveis.	

IMPORTÂNCIA	**URGÊNCIA**	**STATUS**
Alta	Alta	Iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 35

NOME DA AÇÃO: Adequação de regras operacionais e áreas que estimularão a movimentação de cabotagem.
OBJETIVO GERAL: Estimular a cabotagem no porto público através da adequação de áreas e regras operacionais na área do porto.
TIPO DA AÇÃO: Melhorias operacionais
JUSTIFICATIVA: Conforme política nacional do setor, deve-se estimular a ampliação de movimentação de cabotagem, e para isso faz-se necessário possibilitar e adaptar tais operações de modo a tornar as mesmas menos custosas.

<table>
<tr><td colspan="3">CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO:
PNLP:
- Modernizar a gestão das administrações portuárias
- Melhorar a governança do setor
- Melhorar a produtividade do setor portuário
- Garantir a segurança operacional das instalações portuárias
Plano Mestre:
- Implantação de Planejamento Estratégico próprio
PDZ:
- Melhorar a Produtividade e Eficiência das Operações Portuárias</td></tr>
<tr><td colspan="3">ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:</td></tr>
<tr><td>Etapa 1 – Avaliar áreas disponíveis e adequá-las para a movimentação de cabotagem</td><td colspan="2">• Atividade 1 – Avaliar o PDZ e o regulamento de exploração do porto: e definir as adaptações que deverão ser realizadas para destinar áreas e formas de operação específicas para a cabotagem, a fim de ampliar tal movimentação no porto;
• Atividade 2 – Implantar as melhorias e adaptações previstas na atividade anterior.</td></tr>
<tr><td colspan="3">ORÇAMENTO:
O orçamento para a adaptação das áreas será definido após a avaliação da atividade
1. Os mesmos não deverão ter impacto significativo sobre o caixa da empresa, por esse motivo não foram estimados neste momento.</td></tr>
<tr><td colspan="3">RISCOS:
Não seguir as diretrizes de ampliação da movimentação de cabotagem no país.</td></tr>
<tr><td>IMPORTÂNCIA
Baixa</td><td>URGÊNCIA
Baixa</td><td>STATUS
Não iniciado</td></tr>
</table>

INVESTIMENTOS NA GESTÃO PORTUÁRIA

Apresenta-se uma síntese das ações e após 22 Ações Prioritárias para o Investimentos na gestão Portuária.



Figura 76 – Plano de Negócio

AÇÃO PRIORITÁRIA 36

NOME DA AÇÃO: Elaboração do Planejamento Estratégico e do BSC.
OBJETIVO GERAL: Desenvolver e implantar o Planejamento Estratégico da SC Par Porto de São Francisco do Sul, assim como aplicar ferramentas de gestão e desempenho, tais como a BSC (*Balanced Scorecard*).
TIPO DA AÇÃO: Gestão Portuária.
JUSTIFICATIVA: De forma macro, o Plano Mestre já desenvolveu um conjunto de estudos que balizam as cargas existentes na região de influência, o Plano Geral de Outorgas já indicou o berço a arrendar, bem como a projeção dos volumes que poderão ser movimentados pelo Complexo Portuário de São Francisco do Sul. Já o PDZ não aprofundou as questões inerentes às projeções mais apuradas dos segmentos de cargas, visto que no Plano Mestre algumas projeções não se confirmaram como verdadeiras. Assim, um estudo mais aprofundado, com foco nas vias de acesso, sua ampliação/construção, áreas de retroárea, cargas novas potenciais, dentre outras informações estratégicas, deverão ser estudadas e levantadas para que o planejamento estratégico de investimentos possa se dar de forma mais efetiva.

CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP*: - Modernizar a gestão das administrações portuárias - Buscar a autossustentabilidade financeira das administrações portuárias - Melhorar a governança do setor *Plano Mestre:* - Implantação de Planejamento Estratégico próprio - Implantação de um plano de compromissos e metas de desempenho empresarial		
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:		
Etapa 1 – Realização do planejamento estratégico	• *Atividade 1 – Licitar o estudo da avaliação do planejamento estratégico da empresa.*	
Etapa 2 – Implementação do planejamento estratégico na empresa	• *Atividade 1 – Implantar as ferramentas de gestão*: previstas na visão estratégica empresarial estipulada na etapa anterior.	
ORÇAMENTO: • Planejamento Estratégico - Cargas/operação: R$ 1.000.000,00; • TOTAL: R$ 1.000.000,00.		
RISCOS: Não conseguir se adequar aos padrões de governança corporativa previstos para as autoridades portuárias brasileiras, assim como não conseguir prever e se antecipar a tendências e perspectivas de mercado.		
IMPORTÂNCIA Alta	**URGÊNCIA** Baixa	**STATUS** Não iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 37

NOME DA AÇÃO: Acompanhamento de metas e desempenho dos arrendamentos.
OBJETIVO GERAL: Realizar o efetivo acompanhamento das metas e do desempenho do arrendamento atual do porto e dos futuros, de forma sistematizada e transparente.
TIPO DA AÇÃO: Gestão Portuária
JUSTIFICATIVA: É atribuição da autoridade portuária realizar o acompanhamento e a fiscalização dos contratos de arrendamentos vigentes no porto, interagindo diretamente com a ANTAQ na avalição do cumprimento de tais contratos. Tal acompanhamento deverá evoluir no quesito de sistematização e transparência, sendo que atualmente o mesmo é plenamente atendido através de formulários onde colaboradores do porto periodicamente avaliam a situação das exigências previstas, porém os dados de tais avaliações ainda não estão integrados e expostos em plataforma digital.

CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP*: - Modernizar a gestão das administrações portuárias - Buscar a autossustentabilidade financeira das administrações portuárias - Melhorar a governança do setor *Plano Mestre:* - Implantação de Planejamento Estratégico próprio - Implantação de um plano de compromissos e metas de desempenho empresarial	
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:	
Etapa 1 – Acompanhar as metas de desempenho dos arrendamentos	• *Atividade 1 – Contratação de consultoria para definição das formas de acompanhamento, e formação de sistema integrado e atualizável:* que permitirá a consulta rápida e eficiente dos dados de fiscalização. Tal solução contratada poderá ser uma plataforma mobile que auxiliará a fiscalização por parte dos colaboradores do porto.
ORÇAMENTO: • Contratação da consultoria e da solução: R$ 350.000,00; • TOTAL: R$ 350.000,00.	
RISCOS: A não adequação das exigências da competência da Autoridade Portuária previstas pela legislação poderão acarretar em multas fiscalizatórias da ANTAQ.	

IMPORTÂNCIA	**URGÊNCIA**	**STATUS**
Baixa	Baixa	Iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 38

NOME DA AÇÃO: Implantação de indicadores e metas de desempenho empresarial.
OBJETIVO GERAL: Efetiva implantação dos indicadores e metas de desempenho empresarial, conforme diretrizes da Lei 13.303.
TIPO DA AÇÃO: Gestão Portuária
JUSTIFICATIVA: Adequação da gestão da autoridade portuária à legislação que a ela compete, mantendo assim atuação de Governança Corporativa da empresa. Tais indicadores são imprescindíveis na boa gestão da empresa, e está previsto em todos os instrumentos de planejamento setoriais elaborados pelo poder concedente, sendo esta umas principais diretrizes a serem atingidas para os portos brasileiros.

CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP*: - Modernizar a gestão das administrações portuárias - Buscar a autossustentabilidade financeira das administrações portuárias - Melhorar a governança do setor *Plano Mestre:* - Implantação de Planejamento Estratégico próprio - Implantação de um plano de compromissos e metas de desempenho empresarial	
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:	
Etapa 1 – Implantação de indicadores e metas de desempenho empresarial	• *Atividade 1 – Contratação de consultoria especializada para avaliação das etapas e atividades necessárias:* para que a empresa se adeque plenamente à legislação. Também o serviço deverá contemplar a definição dos indicadores e metas de desempenho da empresa. • *Atividade 2 – Contratação de empresa de consultoria que realize a implantação dos indicadores e metas de desempenho empresarial:* contendo também no escopo do contrato sistemas de visualização, cadastramento, avaliação e monitoramento de tais indicadores
ORÇAMENTO: • Avaliação dos etapas e atividades necessárias: R$ 550.000,00; • Implantação dos indicadores e metas de desempenho empresarial: R$ 1.100.000,00; • TOTAL: R$ 1.650.000,00	
RISCOS: Não adequação aos padrões de governança corporativa e nível de gestão empresarial previsto pela legislação.	

IMPORTÂNCIA	**URGÊNCIA**	**STATUS**
Alta	Baixa	Não iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 39

NOME DA AÇÃO: Atualizar o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento.
OBJETIVO GERAL: Atualizar o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do porto.
TIPO DA AÇÃO: Gestão Portuária

JUSTIFICATIVA: O PDZ é o instrumento de Planejamento Operacional do porto previsto na Lei 12.815, sendo que o mesmo deve ser atualizado conforme o Plano Mestre do porto. O PDZ atual do porto está desatualizado, visto que foi desenvolvido baseado na versão anterior do Plano Mestre, desenvolvido pela Secretaria Nacional de Portos. Além disso, deverá ser desenvolvida uma base de dados georreferenciada completa do porto, contendo diversas camadas que o PDZ atual não contempla.
CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP*: - Modernizar a gestão das administrações portuárias - Melhorar a governança do setor *Plano Mestre:* - Atualização do PDZ do porto - Implantação de Planejamento Estratégico próprio - Implantação de um plano de compromissos e metas de desempenho empresarial
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:

Etapa 1 – Atualizar o PDZ o porto	• *Atividade 1 – Contratação de empresa especializada para desenvolvimento e reformulação do PDZ do porto.*

ORÇAMENTO: • Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto: R$ 550.000,00; • TOTAL: 550.000,00.
RISCOS: Não aprovar projetos do porto por falta de atualização do instrumento, barrando solicitações ao poder concedente, assim como não pontuar adequadamente no IGAP.

IMPORTÂNCIA	**URGÊNCIA**	**STATUS**
Baixa	Alta	Não iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 40

NOME DA AÇÃO: Atualizar as tarifas portuárias.
OBJETIVO GERAL: Realizar a atualização tarifária para ajustar as perdas inflacionárias.
TIPO DA AÇÃO: Gestão Portuária
JUSTIFICATIVA: Anualmente o porto pode solicitar a atualização das tarifas para correção conforme a inflação do período. Tal solicitação periódica deve ser prevista e é considerada uma ação prioritária para o porto, visto impactar diretamente na geração de receitas da empresa.

CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP*: - Modernizar a gestão das administrações portuárias - Buscar a autossustentabilidade financeira das administrações portuárias - Melhorar a governança do setor *Plano Mestre:* - Implantação de um plano de compromissos e metas de desempenho empresarial - Adaptação do sistema contábil ao padrão do Plano de Contas da SPP/MTPA - Equilíbrio na relação entre receitas tarifárias e patrimoniais *PDZ*: - Atualização da Tarifa Portuária - Reestruturação do Balanço Contábil do Porto
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:

Etapa 1 – Atualizar a tarifa do porto	• *Atividade 1 – Contratação de empresa de consultoria:* para criar um padrão e metodologia de atualização sistemática vinculada a base contábil e estrutura de custos da empresa. • *Atividade 2 – Atualização periódica por parte do corpo de colaboradores da empresa das tarifas:* usando a metodologia e as ferramentas gerada na atividade 1.

ORÇAMENTO: • Metodologia de revisão: R$ 80.000,00; TOTAL: 80.000,00.
RISCOS: Impactar negativamente na geração de receitas da empresa.

IMPORTÂNCIA	**URGÊNCIA**	**STATUS**
Alta	Alta	Iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 41

NOME DA AÇÃO: Desenvolver o Plano de Capacitação.
OBJETIVO GERAL: Desenvolver e implantar o plano de capacitação do porto.
TIPO DA AÇÃO: Gestão Portuária
JUSTIFICATIVA: Imprescindível para atendimento das premissas de planejamento setorial, assim como para a qualificação da gestão da autoridade portuárias, fazer uso de instrumentos operacionais de plano de capacitação estruturados e continuados para os colaboradores do porto, assim como abertura para capacitação à comunidade portuária, no que for do tocante de sua competência como Autoridade Portuária.

CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP*: - Administrações portuárias com práticas de capacitação - Modernizar a gestão das administrações portuárias - Melhorar a governança do setor *Plano Mestre:* - Desenvolvimento de um programa de capacitação próprio - Implantação de um plano de compromissos e metas de desempenho empresarial *PDZ*: - Programa de Treinamento de Pessoal	
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:	
Etapa 1 – Desenvolvimento e implantação do plano de capacitação da empresa	• *Atividade 1 – Contratação de empresa de consultoria*: para levantamento das necessidades da empresa para capacitação de pessoal, periodicidade e formas de medição quanto à qualidade e eficácia dos treinamentos. • *Atividade 2 – Execução dos treinamentos e capacitações continuados previstos no plano de capacitação*: com delimitação dos responsáveis e metas para cada área da empresa.
ORÇAMENTO: • Plano de capacitação e auxílio na implementação: R$350.000,00 TOTAL: R$ 350.000,00	
RISCOS: Não adequar a empresa às necessidades atuais que o mercado exige de qualificação para colaboradores de Autoridades Portuárias.	

IMPORTÂNCIA	**URGÊNCIA**	**STATUS**
Baixa	Baixa	Não iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 42

NOME DA AÇÃO: Ampliar a exploração das áreas não operacionais.
OBJETIVO GERAL: Avaliar e gerar um plano de ações para explorar de forma mais eficiente as áreas não operacionais do porto.
TIPO DA AÇÃO: Gestão Portuária
JUSTIFICATIVA: Otimizar da melhor forma possível os espaços e áreas do porto público, abrindo possibilidade para a exploração de áreas não operacionais que possam estar atualmente subutilizadas.

CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP*: - Modernizar a gestão das administrações portuárias - Melhorar a governança do setor - Buscar a autossustentabilidade financeira das administrações portuárias *Plano Mestre:* - Implantação de um plano de compromissos e metas de desempenho empresarial *PDZ:* - Proposição de InvestimentosPortuários		
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:		
Etapa 1 – Avaliar e definir as áreas não operacionais com potencial de ampliação de sua utilização	• *Atividade 1 – Definição das áreas a serem melhor aproveitadas:* a equipe técnica do porto deverá avaliar e definir as áreas no porto que poderão ser melhores aproveitadas, respeitando as diretrizes do PDZ e do REP.	
ORÇAMENTO: • Não há custos, sendo desenvolvido pelo corpo técnico do porto.		
RISCOS: Gerar receita inferior ao potencial da empresa.		
IMPORTÂNCIA Baixa	**URGÊNCIA** Baixa	**STATUS** Iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 43

NOME DA AÇÃO: Desenvolver o Plano de Manutenção.
OBJETIVO GERAL: Desenvolver e implantar o plano de manutenção do porto.
TIPO DAAÇÃO: Gestão Portuária
JUSTIFICATIVA: Para a otimização dos recursos do porto, em uma política de realizar ações de manutenção preventivas e minimizar manutenções corretivas, definir e implantar um plano de manutenção é essencial para a boa gestão da autoridade portuária. Tal plano é previsto como requisito de Autoridades Portuárias eficientes no Plano Nacional de Logística Portuária.
CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP*: - Modernizar a gestão das administrações portuárias - Melhorar a governança do setor *Plano Mestre:* - Implantação de um plano de compromissos e metas de desempenho empresarial
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:

Etapa 1 – Desenvolver e implementar o plano de manutenção do porto.	• *Atividade 1 – Contratação de empresa de consultoria para desenvolvimento e auxílio na implementação do plano de manutenção do porto:* a implementação deverá considerar o sistema de acompanhamento e monitoramento do plano.
ORÇAMENTO: • Desenvolvimento e implementação: R$ 450.000,00; TOTAL: R$ 450.000,00.	
RISCOS: Não atender as diretrizes do planejamento setorial, assim como ter gastos excessivos com manutenções corretivas.	

IMPORTÂNCIA	**URGÊNCIA**	**STATUS**
Baixa	Alta	Não iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 44

NOME DA AÇÃO: Certificar o porto com ISO 9.001.	
OBJETIVO GERAL: Melhorar as ferramentas de gestão do porto, certificando o mesmo com a ISO 9.001.	
TIPO DA AÇÃO: Gestão Portuária	
JUSTIFICATIVA: Buscando a modernização da gestão da autoridade portuária, assim como aplicar as técnicas de governança corporativa, passa a ser um passo importante para a empresa a Certificação ISO 9.001.	
CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP*: - Modernizar a gestão das administrações portuárias - Melhorar a governança do setor *Plano Mestre:* - Implantação de um plano de compromissos e metas de desempenho empresarial	
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:	
Etapa 1 Obtenção da Certificação ISO 9.001	• *Atividade 1 – Contratar empresa de consultoria em gestão*: para avaliar as necessidades de adequação e adoção de ferramentas de gestão para obter a Certificação 9.001. • *Atividade 2 – Realizar os trâmites necessários, auditorias e implementação para obter a certificação 9.001.*
ORÇAMENTO: • Consultoria e implementação: R$ 350.000,00; TOTAL: R$ 350.000,00.	

RISCOS: Não atender as diretrizes do planejamento setorial, não tendo os mesmos níveis de governança e gestão empresarial de outras Autoridades Portuárias.		
IMPORTÂNCIA Baixa	**URGÊNCIA** Alta	**STATUS** Iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 45

NOME DA AÇÃO: Melhoria do ERP (Enterprise Resource Planning).	
OBJETIVO GERAL: Integrar plenamente o ERP da empresa, adaptando a todas as necessidades e módulos de uma Autoridade Portuária.	
TIPO DA AÇÃO: Gestão Portuária	
JUSTIFICATIVA: A qualidade da gestão da empresa depende diretamente dos sistemas computacionais que a mesma utiliza, sendo que o ERP deve se adaptar a atividade fim da empresa, não ficando somente focado a módulos de gestão administrativa, RH e financeira. Surge então a importância de melhorias no ERP atual utilizado pelo porto, para que o mesmo possa atender plenamente as necessidades das atividades da empresa, assim como da legislação que sobre ela incide.	
CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP*: - Modernizar a gestão das administrações portuárias - Melhorar a governança do setor *Plano Mestre:* - Implantação de Planejamento Estratégico próprio - Implantação de um plano de compromissos e metas de desempenho empresarial	
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:	
Etapa 1 – Implementar melhorias no ERP da empresa	• *Atividade 1 – Contratação de sistema de ERP novo, ou melhorias do sistema atual.*
ORÇAMENTO: • Sistema de ERP: R$ 1.500.000,00; • TOTAL: R$ 1.500.000,00,	
RISCOS: Não atender plenamente as atividades previstas para a empresa, não modernizando as mesmas às novas tendências e perspectivas para o setor, reduzindo assim seu potencial de crescimento.	
IMPORTÂNCIA Alta	**URGÊNCIA** Alta	**STATUS** Não iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 46

NOME DA AÇÃO: Integração de módulo operacional ao ERP.		
OBJETIVO GERAL: Integrar plenamente o ERP da empresa, adaptando os módulos administrativos, financeiros e tarifários ao módulo de operações portuárias.		
TIPO DA AÇÃO: Gestão Portuária		
JUSTIFICATIVA: A qualidade da gestão da empresa depende diretamente dos sistemas computacionais que a mesma utiliza, sendo que o ERP deve se adaptar à atividade fim da empresa, com detalhamento às operações portuárias. Atualmente a autoridade portuária consulta os sistemas de operadores e arrendatários, não tendo em seu próprio ERP a visualização das operações, existindo ainda processos manuais para atualização das movimentações de cais e de navios.		
CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP*: - Modernizar a gestão das administrações portuárias - Melhorar a governança do setor *Plano Mestre:* - Implantação de Planejamento Estratégico próprio - Implantação de um plano de compromissos e metas de desempenho empresarial		
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:		
Etapa 1 – Contratação de módulo de avaliação operacional para integração ao ERP	• *Atividade 1 – Contratação de sistema de ERP:* que contemple o módulo de avaliação operacional do porto, com *dashboards* e relatórios específicos para essa finalidade.	
ORÇAMENTO: O orçamento está previsto juntamente com a ação anterior, que contempla o ERP como um todo.		
RISCOS: Não permitir a maior eficiência operacional e melhor aproveitamento das áreas do porto organizado.		
IMPORTÂNCIA Alta	**URGÊNCIA** Baixa	**STATUS** Não iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 47

NOME DA AÇÃO: Integração do Plano de contas da ANTAQ ao ERP.
OBJETIVO GERAL: Integrar plenamente o ERP da empresa ao plano de contas estabelecido pela ANTAQ, adaptando os módulos administrativos, financeiros e tarifários ao módulo de operações portuárias.
TIPO DA AÇÃO: Gestão Portuária

JUSTIFICATIVA: É uma exigência legal de que as autoridades portuárias devam se adequar ao plano de contas da ANTAQ, sendo que atualmente essa compatibilização na empresa é feita com auxílio de planilhas eletrônicas. Com a melhoria do ERP, adaptando os módulos financeiro, tarifário e operacional, será possível a compatibilização ao plano de contas estabelecido pela ANTAQ, com melhor apropriação dos custos, gerando eficiência e qualidade na informação gerada.
CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP*: - Modernizar a gestão das administrações portuárias - Melhorar a governança do setor *Plano Mestre:* - Implantação de Planejamento Estratégico próprio - Implantação de um plano de compromissos e metas de desempenho empresarial - Adaptação do sistema contábil ao padrão do Plano de Contas da SPP/MTPA *PDZ:* - Reestruturação do Balanço Contábil do Porto
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:

Etapa 1 – Contratação de Módulo de integração do Plano de Contas da ANTAQ ao ERP	• *Atividade 1 – Contratação de sistema de ERP:* que contemple o módulo contábil conforme as diretrizes estabelecidas pela ANTAQ.

ORÇAMENTO: O orçamento está previsto juntamente com a ação anterior, que contempla o ERP como um todo.
RISCOS : Não se adequar à exigência da ANTAQ, sendo custoso e impreciso a forma como é realizada atualmente.

IMPORTÂNCIA	**URGÊNCIA**	**STATUS**
Alta	Alta	Iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 48

NOME DA AÇÃO: Implantação de um Centro de Controle Operacional no Porto.
OBJETIVO GERAL: Implantar um Centro de Controle Operacional do porto, integrando a visão das operações de cais, de pátios, armazenagem, vias de acesso, sistema de vigilância patrimonial, *gates* de entrada e saída, assim como do tráfego marítimo.
TIPO DA AÇÃO: Gestão Portuária
JUSTIFICATIVA: A autoridade portuária em seu papel, deverá apoiar e monitorar todas as atividades exercidas no porto público, sendo que para isso a implantação de um Centro de Controle Operacional completo seria de significativo ganho à empresa, fazendo com que o porto esteja nos níveis dos maiores e mais modernos portos do mundo. As áreas que tal sistema deverá integrar sua visão são: operações de cais, de pátios, armazenagem, vias

de acesso, sistema de vigilância patrimonial, *gates* de entrada e saída, assim como do tráfego marítimo. Tais sistemas e *dashboards* de visualização estarão totalmente integrados com o ERP da empresa.		
CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP*: - Modernizar a gestão das administrações portuárias - Melhorar a governança do setor *Plano Mestre:* - Implantação de Planejamento Estratégico próprio - Implantação de um plano de compromissos e metas de desempenho empresarial		
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:		
Etapa 1 – Implantação do Centro de Controle Operacional integrado do porto	• *Atividade 1 – Contratação de empresa de consultoria:* para definição dos requisitos e necessidades identificadas para implantação de tal central de controle operacional. • *Atividade 2 – Contratação de sistemas e equipamentos do Centro de Controle Operacional do porto:* respeitando os requisitos levantados na atividade anterior.	
ORÇAMENTO: • Requisitos do CCO: R$ 450.000,00; • Implantação do CCO: R$ 1.000.000,00; TOTAL: R$ 1.450.000,00.		
RISCOS: Não adequar os padrões operacionais do porto conforme o previsto no plano de ações prioritários e em todo o planejamento estratégico da empresa.		
IMPORTÂNCIA Alta	**URGÊNCIA** Baixa	**STATUS** Não iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 49

NOME DA AÇÃO: Alteração da poligonal do porto organizado.
OBJETIVO GERAL: Atualizar a poligonal do porto organizado conforme proposta já apresentada e discutida com a comunidade portuária.
TIPO DAAÇÃO: Gestão Portuária
JUSTIFICATIVA: Parte imprescindível para o desenvolvimento do porto é a realização da poligonal, delimitando claramente as áreas públicas, de expansão e possíveis conflitos com terminais privados. O processo está em processo de tramitação final em Brasília, cabendo a publicação do decreto de alteração da área.

CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP*: - Modernizar a gestão das administrações portuárias - Melhorar a governança do setor *Plano Mestre:* - Atualização do PDZ	
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:	
Etapa 1 – Alteração da poligonal do porto organizado	• *Atividade 1 – Acompanhar e intervir em Brasília, junto ao MTPA:* para que o decreto seja publicado com a alteração da poligonal conforme proposta apresentada.
ORÇAMENTO: • Não há custos, sendo desenvolvido pelo corpo técnico do porto.	
RISCOS: Sem a adequação da poligonal, diversos investimentos previstos para a região poderão ser comprometidos por falta de segurança jurídica.	

IMPORTÂNCIA	**URGÊNCIA**	**STATUS**
Alta	Alta	Iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 50

NOME DA AÇÃO: Realocação da Comunidade Bela Vista.	
OBJETIVO GERAL: Auxiliar os responsáveis para a finalização da realocação da Comunidade Bela Vista.	
TIPO DA AÇÃO: Gestão Portuária	
JUSTIFICATIVA: A comunidade localiza-se em área de interesse e conflito portuário, não cabendo a manutenção da mesma naquele local. Como há a previsão de ampliação das movimentações do porto, assim como das áreas construídas principalmente do projeto do 401, tal comunidade deverá ser realocada o mais breve possível.	
CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP*: - Modernizar a gestão das administrações portuárias - Melhorar a governança do setor *Plano Mestre:* - Implantação de Planejamento Estratégico próprio - Implantação de um plano de compromissos e metas de desempenho empresarial *PDZ:* - Remoção da comunidade Bela Vista	
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:	
Etapa 1 – Acompanhamento e apoio na realocação da Comunidade Bela Vista	• *Atividade 1 – Realizar reuniões e auxiliar no que for possível e de incumbência da autoridade portuária:* para dar celeridade no processo de realocação da Comunidade Bela Vista.

ORÇAMENTO: • O orçamento não está contemplado para a Autoridade Portuária, o papel da mesma é acompanhar e auxiliar no que for necessário.		
RISCOS: Impossibilidade da ampliação das áreas e do crescimento de movimentação do porto.		
IMPORTÂNCIA Baixa	**URGÊNCIA** Baixa	**STATUS** Não iniciado

AÇÃO PRIORITÁRIA 51

NOME DA AÇÃO: Índice de Gestão das Autoridades Portuárias – IGAP maior que 6,0.	
OBJETIVO GERAL: Calcular e avaliar as melhorias possíveis para ampliação da nota do IGAP.	
TIPO DA AÇÃO: Gestão Portuária	
JUSTIFICATIVA: A Portaria nº 574, de 26 de dezembro de 2018, publicada em 27/12/2018, disciplina a descentralização de competências relacionadas à exploração indireta das instalações portuárias dos portos organizados às respectivas administrações portuárias, e cria o Índice de Gestão da Autoridade Portuária - IGAP. A mesma estabelece que as autoridades portuárias de portos delegados devam atingir pelo menos a nota 6,0 do IGAP. Desta forma, é essencial que o Porto de São Francisco do Sul se adeque a tal legislação e método de avaliação, se habilitando assim para desempenhar os papéis previstos como atribuição desta portaria, que dará maior flexibilidade e dinamismo para o porto. As ações previstas no plano de ações prioritários do porto farão com que tais notas sejam máximas, cabendo demonstrar através do formulário e enviar para o poder concedente.	
CONEXÃO COM O PLANO DE AÇÕES ESTRATÉGICO: *PNLP*: - Modernizar a gestão das administrações portuárias - Buscar a autossustentabilidade financeira das administrações portuárias - Melhorar a governança do setor *Plano Mestre:* - Implantação de Planejamento Estratégico próprio - Implantação de um plano de compromissos e metas de desempenho empresarial	
ETAPAS E ATIVIDADES A SEREM EXECUTADAS:	
Etapa 1 – Avaliação e adaptação ao IGAP	• *Atividade 1 – Avaliação das melhorias necessárias: o* corpo técnico do porto deverá avaliar as melhorias necessárias a serem realizadas no curto prazo para que o porto atinja a nota mínima de 6,0, conforme previsto na portaria. • *Atividade 2 – Adaptar as necessidades identificas na fase 1*: para que o porto considere se qualificar para poder desempenhar os papéis previstos na portaria para as Autoridades Portuárias que possuem nota superior a 6,0.

ORÇAMENTO: • Não há custos, sendo desenvolvido pelo corpo técnico do porto.		
RISCOS: Estagnar investimentos e não preencher os critérios mínimos para manter a delegação.		
IMPORTÂNCIA Alta	**URGÊNCIA** Alta	**STATUS** Iniciado

Com apresentação de 51 ações prioritárias que contempla investimentos em Infraestrutura, Acesso ao Porto, Meio Ambiente, Melhorias Operacionais e Gestão Portuária, conclui-se a síntese do Plano de Negócios.

5.5 ESTRATÉGIA A LONGO PRAZO E PLANO PRURIANUAL DE INVESTIMENTOS

5.5.1 ESTRATÉGIA A LONGO PRAZO

O planejamento de longo prazo do PORTO considera a Lei 6.404/76, Lei 13.303/16, instruções CVM e, principalmente, a legislação que regulamenta o setor portuário, notadamente a Lei 12.815 de 2013, seguindo as diretrizes da Portaria nº 03/2014 da SEP/PR, que estabelece as diretrizes dos instrumentos de planejamento setoriais, assim como as diretrizes de resoluções, portarias e instruções normativas do Ministério de Transportes e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, e outros ministérios quando compatível.

Também se leva em consideração a Portaria nº 574, de 26 de dezembro de 2018, a qual disciplina a descentralização de competências relacionadas à exploração indireta das instalações portuárias dos portos organizados às respectivas administrações portuárias, e cria o Índice de Gestão da Autoridade Portuária IGAP.

O planejamento de longo prazo do PORTO parte do princípio da Autoridade Portuária, ao qual o mesmo está delegado, agir sobre o porto organizado de modo a melhorar a administração do bem público que atende as necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de

mercadorias, seguindo os seguintes preceitos previstos no artigo terceiro da Lei 12.815 de 2013.

A estratégia a longo prazo contempla objetivos/indicadores, assim como seus respectivos planos de ação, são eles:

1. Melhorar a Infraestrutura do Porto – Cargas movimentadas
2. Aumentar a lucratividade e rentabilidade – Retorno sobre o capital
3. Promover a gestão de recursos humanos – Índice de eficiência operacional
4. Promover a melhoria da qualidade ambiental – Índice de Desempenho Ambiental
5. Promover a melhoria na gestão – Eficiência na Gestão

A seguir, apresenta-se os principais indicadores que demandam investimentos do PSFS, considerando o período de 2019 a 2022. São estes os indicadores em que o seu Plano de Ações apresentam especificações quando ao custo de execução. Inicia-se pelo Objetivo / Indicador 1. Melhorar a Infraestrutura do Porto – Cargas Movimentada e respectivos Planos de Ação.

Para o objetivo /indicador proposto tem-se como Plano de Ação para as ações: Prestação de Contas e PDZ; Prestação de Contas: PDZ - 4.1. Planejamento em Obras projetos e Infraestrutura (Incluído o PPA 2019-2022); Infraestrutura Terrestre; Aquisição e Equipamentos. Cada Plano de Ação contempla a especificação: o que fazer (atividades), por que fazer, como e quanto (resultados das atividades).

Plano de Ação: Prestação de Contas: PDZ - 4.1. Planejamento em Obras projetos e Infraestrutura (Incluído o PPA 2019-2022).

4.1.1.1. Dragagem de manutenção do Canal Interno, Externo Bacia de Evolução e Darcen.	Manter as profundidades exigidas pela Autoridade Marítima, para segurança da navegação e atendimento ao mercado armador, como forma de utilizar o melhor calado econômico dos navios.		A retirada de cerca de 1 milhão de metros cúbicos de material, através de dragas auto transportadora, é determinada em estudos batimétricos, e já estavam previstos nos estudos que embasaram o projeto de aprofundamento da infraestrutura marítima executado em 2011 e as dragagens de manutenção executadas após esta data, mantiveram as previsões desses volumes. A frequência da atividade de dragagem se dá a cada dois anos. A previsão é que tal obra se dê no ano de 2019, visto já contar com licenciamento ambiental para tal fim.			
	Quando	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
	Quanto (R$)	32.000.000,00		20.000.000,00		20.000.000,00
4.1.1.2. Dragagem de Retificação do canal Externo	A previsão de dragagem de aprofundamento e retificação do canal externo, se constitui em obra de atenção aos grandes mercantes já operando no hemisfério sul e que, para adentrar o Complexo Portuário de São Francisco do Sul, por questões de segurança, não podem otimizar o calado econômico máximo, fruto de curva existente no canal externo.		O EIA RIMA (ora em fase de aprovação junto ao órgão ambiental) exigido para obras desse porte, estimam um volume a dragar da ordem de 15 milhões de metros cúbicos, com valor estimado de 230 milhões. Tal obra não possui recurso alocado, dependendo de recursos que esta administração portuária buscará junto a União sob forma de convênio. Seu tempo de maturação demandará pelo menos um ano e meio a dois anos, razão para estarmos prevendo uma dragagem de manutenção anterior a materialização desse projeto, sob o risco de inviabilizarmos o calado oferecido hoje, obra esta constante do item 1.1 (Dragagem de manutenção do Canal Interno, Externo Bacia de Evolução e Darcena).			
	Quando	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
	Quanto (R$)		230.000.000,00			
4.1.1.3. Enrocamento do na foz do Rio Pedreira + Dragagem	Trata-se de obra de construção de um mole de pedra (enrocamento) para conter o assoreamento da darsena. Tal assoreamento se dá de forma continuada e limita a capacidade de pleno uso dos berços 301, 300, 201, 103 e 102.		A ideia é montar um enrocamento junto a foz daquele Rio, permitindo que o material sólido em suspensão que carreia na corrente seja desviando para dentro do canal marítimo eliminando a contribuição desse material no assoreamento da darsena.			
	Quando	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
	Quanto (R$)					47.000.000,00

4.1.1.4. Derrocagem de rocha, berço 101, 401, canal de acesso interno e Laje do Barata.	Trata-se de retirada de rochas de fundo que limitam o calado dos navios, junto ao berço 101, bem como conjunto de rochas onde será construído o berço 401.		Os volumes e valores ainda não estão estimados, visto que os estudos de sísmica, JetProbe e Batimetria estão em fase de contratação. As estimativas de prazo e valor são fruto de nossa observação e conhecimento das rochas que estima-se derrocar.			
	Quando	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
	Quanto (R$)	10.000.000,00	10.000.000,00	10.000.000,00	10.000.000,00	
4.1.1.5. Estudo de calado Dinâmico	Otimizar as operações dos navios, permitindo o seu ingresso ou saída, de forma segura, nos tempos e períodos informados por estes elementos ambientais.		Trata-se de estudo continuado, balizado nos dados disponíveis de maregrafia, correntes, ventos, batimetrias e demais fatores ambientais, que poderá fornecer em tempo real, os dados de calado operacional dos navios			
	Quando	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
	Quanto (R$)	720.000,0	720.000,0	720.000,0	720.000,0	720.000,0
4.1.1.6. Dragagem continuada	Altas taxas de assoreamento dos berços 102/103/201		Manter um pequeno equipamento de dragagem, de forma continuada, para evitar o assoreamento dos berços. Reduzir a possibilidade de perda de cargas e navios que operaram naqueles berços.			
	Quando	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
	Quanto (R$)		120.000,00		120.000,00	
Aquisição de boias e equip. de sinal. náutica	**Quanto (R$)**		2.400.000,00			

Plano de Ação: Infraestrutura Terrestre

4.1.2.1. Aterro da retroarea do Berço 201	Trata-se de área com 7,6 mil m2, formada face a construção do realinhamento do berço 201.		Já existe projeto executivo de aterro, orçamento e cronograma e de momento aguarda-se o licenciamento ambiental para tal obra.			
	Quando	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
	Quanto (R$)	1.800.000,0	7.200.000,0			
4.1.2.2. Pavimentação dos pátios e vias internas	Trata-se de manutenção da pavimentação dos pátios e vias internas, retroarea dos berços de atracação e interior dos armazéns, que, face ao trânsito intenso e peso dos caminhões sofre degradação de sua estrutura.			Existe projeto e orçamento executado pelo Exercito Brasileiro, contudo tal orçamento deverá ser atualizado. razão para termos estimado o valor constante na tabela que acompanha este descritivo		
	Quando	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
	Quanto (R$)		10.000.000,00			
4.1.2.3. Construção de Armazém para carga geral – 8.000 m2	Grande procura pelo segmento de carga geral, interessada em operar este segmento pelo Porto, somado ao fato das cargas cativas do segmento estarem crescendo numa media acima do esperado.			Existe projeto básico que definiu um orçamento, porém há a necessidade de se desenvolver projeto executivo de engenharia para a melhor efetividade de seus custos, bem como estudo que contemple o potencial de cargas projetadas/contratadas (EVTEA), que poderão ser movimentadas pelo porto caso se materialize este armazém.		
	Quando	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
	Quanto (R$)		4.000.000,0	2.000.000,0	2.000.000,0	
4.1.2.4. Construção /reforma do sistema	Paralelo à pavimentação dos pátios e vias de acesso, deverá ser executada obra de reforma/readequação/construção do sistema de captação de aguas superficiais em toda a área primária do porto, bem como criar eclusas de contenção a jusante do sistema,			Haverá a necessidade de readequar tal projeto, executado pelo exercito brasileiro, à atual realidade, visto que naquele projeto não estava contemplado as eclusas de contenção.		

de captação de Aguas superficiais	que poderão conter potenciais vazamentos de hidrocarbonetos ou químicos, em direção ao mar, movimentados pelo porto					
	Quando	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
	Quanto (R$)				600.000,0	600.000,0
4.1.2.5. Construção do Prédio de separação /tratamento de Resíduos	Trata-se de obra que irá permitir que o Porto se adeque a legislação dos resíduos sólidos, fazendo a separação de resíduos gerados nas operações portuárias, bem como o seu depósito temporário até a deposição final em aterro autorizado.			Trata-se de obra com cerca de 500 metros quadrados, em alvenaria, com projeto executivo, orçamento e cronograma já pronto. Tal projeto se coaduna com o da prefeitura local, que busca construir uma base de reaproveitamento e compostagem, utilizando para tal, resíduos de soja/milho. Seu uso na compostagem municipal poderá gerar emprego e renda e utilidade econômica para este segmento de resíduos, bem como outros gerados nas operações portuárias que hoje sofrem descarte.		
	Quando	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
	Quanto (R$)			500.000,00		

Plano de Ação: Aquisição

4.1.3.1. Área para construção da nova sede.	O prédio administrativo do porto encontra-se em área bastante conturbada pela movimentação de caminhões em direção ao TESC, CIDASC, TERLOG´s e porto público. O setor administrativo do porto, também localizado na mesma avenida,	Assim, desejável que se transfira o prédio administrativo e demais estruturas como ANVISA, VIGIAGRO, Policia Federal, IBAMA dentre outros entes de autoridade portuária que possuem, no seu

4.1.3.2. Construção da nova sede da SCPar Porto de SFS	pela especificidade da sua atividade, atrai um conjunto de veículos de passeio, serviços e mesmo veículos de servidores, que na média somam cerca de 1000 veículos dia			cotidiano de atuação, atividades ligadas as operações portuárias para outra área, que não dentro da área operacional do porto. Resta claro, a cerca de duas décadas atrás já havia tal planejamento de aquisição de área para a relocação da sede administrativa do porto, que não implicasse em conturbação com a área primária e operacional.		
	Quando	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
	Quanto (R$) 4.1.3.1	4.000.000,00				
	Quanto (R$) 4.1.3.2		4.000.000,00			
	Quanto urbanizar		1.540.000,00			

Plano de Ação: Equipamentos

4.1.4.1. Aquisição de Ship Loaders (2 mil t/h)	Os atuais equipamentos (Ship Loaders) que operam no cotidiano das exportações de graneis sólidos e líquidos estão bastante deteriorados, face aos quase vinte anos expostos a um meio bastante severo junto ao mar, condição esta já verificada pela empresa construtora dos equipamentos, que praticamente condenou sua operação, sob risco de falência estrutural destes. Com isto a capacidade de movimentação (1500t/h) deverá ser otimizada, visto que as taxas de ocupação do berço 101, onde estão instalados os equipamentos, encontram-se próximos aos índices críticos.			Adquirir dois novos equipamentos, com capacidade nominal de 2000 t/h. oferecendo segurança as operações e redução dos tempos de operação, tempos médios de espera, com impacto na redução/eliminação das taxas de demurage.		
	Quando	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
	Quanto (R$)		70.000.000,00			
4.1.4.2. Readequação do	A troca dos ship loaders, com maior capacidade, natural das esteiras que compõe o conjunto do corredor de exportação também sofram alguma ampliação/substituição, adequado a operação do conjunto esteiras, trippers, ship loaders.					

Corredor de Exportação (2 mil t/h)	**Quando**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Fiscalização de obras	**Quando**	517.000,0	660.000,0	660.000,0	660.000,0	660.000,0
Manutenção Corredor de Exportação	**Quanto (R$)**	700.000,00				

A seguir, apresentam-se os Planos de Ação referentes ao Objetivo 4. Promover a Melhoria da Qualidade Ambiental, o Indicador 4. Índice de Desempenho Ambiental.

Plano de Ação: Estudos e Projetos

4.1.5.1 EIA RIMA Para obras de derrocagem	As obras de derrocagem das lajes existentes no berço 101, bem como na área de construção do berço 401 e ainda da laje do Barata deverão ser identificadas através de batimetrias, sísmicas e jetprobe.			Dimensionar volumes a derrocar, forma de derrocagem, cronograma e orçamento. Após estes estudos de engenharia, deverá ser desenvolvido Estudo de Impacto Ambiental para analise e aprovação junto ao órgão ambiental.		
	Quando	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
	Quanto (R$)	1.380.000,00				
4.1.5.2 EIA RIMA para obras de Enrrocamento da foz do Rio Pedreira	Para o enrocamento da Foz do Rio Pedreira, após o projeto executivo de engenharia que ira dimensionar seus volumes de rochas para materializar o enrocamento, ou outra forma construtiva, deverá ser desenvolvido cronograma e orçamento. Após estes estudos de engenharia, deverá ser desenvolvido Estudo de Impacto Ambiental para a analise e aprovação junto ao órgão ambiental.					
	Quando	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
	Quanto (R$)	1.380.000,00				
4.1.5.4 EIA RIMA Berço 401.	Elaboração de estudos visando à disponibilização do berço ao mercado por meio de concessão			O projeto básico de engenharia já foi desenvolvido no processo de manifestação de interesse - PMI. Para a sua efetividade, natural que se inicie os estudos ambientais que possibilitem a construção do referido berço.		
	Quando	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**

	Quanto (R$)	1.380.000,00				

Destaca-se que a Estratégia de Longo Prazo definida pelo PSFS, contempla cinco Objetivos e seis Indicadores, com prazo de execução previsto para o período de 2019 a 2023.

5.5.2 PLANO PRURIANUAL DE INVESTIMENTOS – PPA

O PPA foi elaborado a partir de discussões com a Diretoria do Porto. Observa-se que no PPA não estão contempladas a construção do Berço 401, bem como a Dragagem de Manutenção, ambas previstas na Estratégia de Longo Prazo. O ciclo de vigência do PPA é de 2020 a 2023, podendo ser revisado anualmente.

Programa	**Subação de Acompanhamento**	**Tipo da Subação**	**Nome do Objeto de Execução**	**Produto do Objeto**	**Previsão Física**	**Previsão Financeira**	**Período de Atualização do Valor Físico no SIGEF**
150 - Modernização Portuária	14255 Ampliação e reforma de pátios, berços e sistemas de drenagens - SCPar Porto de São Francisco do Sul	Projeto	Pavimentação dos pátios e vias internas	Pátio nivelado, prevenindo poças d'água e acidentes com máquinas e/ou pessoas.	78.000 m2	10.000.000,00	bimestral
150- Modernização Portuária	14256 Aquisição de terreno, construção e urbanização de nova sede - SCPar Porto de São Francisco do Sul	Projeto	Nova sede administrativa	Sede administrativa fora da área primária do Porto	2.000 m2	5.540.000,00	trimestral

150 - Modernização Portuária	14257 Aquisição de máquinas, veículos e equipamentos - SCPar Porto de São Francisco do Sul	Projeto	Aquisição de ship loaders	Aumento no volume de exportação de graneis	2 unidades	70.000.000,00	anual
150- Modernização Portuária	14259 Aquisição de equipamentos para sinalização náutica e outros - SCPar Porto de São Francisco do Sul	Projeto	Aquisição de boias e e equipamentos de sinalização náutica	Garantia de trafegabilidade marítima dos navios que se utilizam dos sinais náuticos fixos e flutuantes, luminosos ou cegos que compõe o sistema de sinalização náutica exigida pela Marinha.	21 unidades	2.400.000,00	trimestral
150 - Modernização Portuária	14261 Modern serviços de tecnologia da informação, comun e segurança - SCPar Porto de São Francisco do Sul	Projeto	Aquisição de equipamento data center e *back up.*	Atender a legislação de segurança da informação da RFB e Cesportos/Conportos.	2 unidades	3.000.000,00	anual
150- Modernização Portuária	14736 Realizar o aterro da retroárea do berço 201	Projeto	Aterro da retroárea do berço 201	Aumento do espaço no pátio para armazenagem, manobra de veículos, etc.	7.600 m2	7.200.000,00	trimestral
150- Modernização Portuária	14740 Recuperação do sistema elétrico e de automação do corredor de exportação	Projeto	Recuperação do corredor de exportação	Corredor de exportação operando com otimização.	1 unidade	700.000,00	anual

Observa-se no Quadro acima o detalhamento do PPA para o ciclo 2020 a 2023 do PSFS.

6. ANÁLISE DOS INVESTIMENTOS DO PORTO DE PARANAGUÁ

O Complexo Portuário de Paranaguá e Antonina, como principal concorrente do Porto de São Francisco do Sul apresenta um conjunto de ações que integram o Planejamento Estratégico do Complexo, conforme apresentado a seguir:

Item	Descrição da ação	Instalação portuária	*Status*	Responsável	Prazo recomendado
Melhorias operacionais					
1	Adequação do sistema de correias transportadoras do COREX para a capacidade nominal de 2 mil t/h	Porto de Paranaguá	Em andamento	APPA	5 anos
Investimentos portuários					
2	Modernização e ampliação do Berço de atracação 201	Porto de Paranaguá	Licitação em andamento	APPA	5 anos
3	Construção do TPPP	TPPP	Em projeto	TPPP	5 anos
4	Expansão do TCP	Porto de Paranaguá	Em projeto	TCP	5 anos
5	Expansão do terminal de fertilizantes da Fospar	Complexo Portuário	Em projeto	Fospar	5 anos
6	Resolução do déficit de capacidade para exportação de grãos vegetais	Complexo Portuário	Em andamento	APPA	5 anos
7	Dragagem de aprofundamento (canal de acesso, bacia de evolução e berço público)	Complexo Portuário	Em licenciamento	SNP/MTPA	5 anos
Acessos ao Complexo					
8	Monitoramento do perfil de navios restringidos no acesso ao canal aquaviário	Complexo Portuário	Em andamento	APPA	Ação contínua
9	Fomento à manutenção e reforma da malha ferroviária intraporto	Porto de Paranaguá	Em andamento	APPA/Rumo	Ação contínua
10	Fomento à construção das Ferrovias Maracaju-Lapa e Lapa-Paranaguá	Complexo Portuário	Em andamento	SNP/MTPA	5 anos

11	Fomento à inclusão de obras de melhorias do acesso ferroviário na renovação dos contratos de concessão	Complexo Portuário	Em andamento	SNP/MTPA	5 ano
12	Fomento à utilização do Pátio Ferroviário Km 5 como entreposto	Porto de Paranaguá	Não iniciado	APPA/Rumo	1 ano
13	Resolução do conflito rodoferroviário da passagem em nível na Av. Coronel Santa Rita	Porto de Paranaguá	Não iniciado	Appa/Prefeitura de Paranaguá	A ser definido pela APPA

Observa-se diversos investimentos no Complexo Portuário, que contribuem de forma significativa para a ampliação da movimentação de cargas.

Especificamente na Seção que trata da ANTAQ, serão apresentados dados comparativos de movimentação entre do Porto de São Francisco do Sul e os Portos de Paranaguá e Antonina.

7. PROPOSIÇÕES DA FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DE SANTA CATARINA - FIESC

Com o objetivo de analisar eventuais contribuições da FIESC, especificamente para o Setor Portuário, identificou-se a Agenda 2019 para o Portos do Estado, que é apresentada a seguir.

De acordo com a FIESC, considerando que:

a) Santa Catarina, em 2017, obteve uma corrente de comércio de US$ FOB 21,1 bilhões, representando a 6º posição no ranking dos Estados do Brasil, participando com 6% do total da corrente de comércio brasileira (dados do MDIC);

b) O Estado, por intermédio dos Portos de Imbituba, Itajaí, São Francisco do Sul, Navegantes e Itapoá, movimentou em 2017, cerca de 1,7 milhão de TEUS – 43,6 milhões de toneladas, sendo que no mesmo ano o Complexo Portuário de Itajaí e o Porto de Itapoá, ocuparam a segunda e a sexta posição no ranking de movimentação de contêineres dos portos brasileiros, respectivamente, representando 18,7% do total movimentado no País;

c) O crescimento das movimentações de cargas, das dimensões dos navios da

Marinha Mercante operando na costa brasileira, além de outros aspectos, traduzem a necessidade de haver ajustes na infraestrutura, equipamento, operações e acessos aos portos.

A **Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina – FIESC** propõe, para o ano de 2019, uma agenda mínima para os portos do Estado considerando as matrizes: Investimentos, Planejamento, Política e Gestão, bem como os aspectos da infraestrutura física, acessos marítimos e terrestres, gestão e melhoria do desempenho operacional, conforme o que segue:

1. 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)**

 2º etapa Bacia de Evolução: Governo Federal - investimentos estimados em R$ 220 milhões para as obras.

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

 Dragagem de aprofundamento 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$230 milhões. É necessário dar celeridade na aprovação do EIA RIMA para emissão do licenciamento!

 Derrocagem de rocha, junto ao berço 101, e da laje do barata, localizada entre o canal de acesso interno e a bacia de evolução e que ambas formações rochosas limitam a operação de navios de maior porte. Investimentos estimados em R$ 40 milhões.

- **Porto de Imbituba**

 Recuperação e Ampliação do Molhe: valor total estimado R$ 100 milhões.

- **Porto de Laguna (Porto pesqueiro, não exige o calado para o navio tipo estabelecido)**

 Retirada das pedras e de uma laje na entra do canal de Acesso: valor total

estimado R$ 50 milhões.

 Desassoreamento da bacia de evolução e dragagem do canal acesso para um calado de 6 metros: valor total estimado R$ 5 milhões.

2. Criar condições físicas (berços e retroáreas) e operacionais para atender os navios definidos na proposição 1, com eficiência e produtividade no âmbito global:

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

 Ampliação da retroárea do Porto de Itajaí em mais 200 mil m²: valor total estimado R$ 105 milhões.

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

 Projeto e construção do berço 401/a no Porto de São Francisco do Sul: valor total estimado R$ 200 milhões.

- **Porto de Imbituba**

 Recuperação e Ampliação do Berço 3: valor total estimado R$ 150 milhões.

3. 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.

4. Destinar os recursos arrecadados pelas tarifas portuárias para investimentos no próprio porto.

5. Investir na sinalização marítima visando melhores condições para “operação 24 horas”, em condições climáticas adversas, de navio definido na proposta 1 e em sistema de gestão operacional para a racionalização e controle do tráfego marítimo (VTMS).

6. Possibilitar o investimento da iniciativa privada no Terminal de Contêineres do Porto de Itajaí: extensão do período de arrendamento à empresa APM Terminal para viabilizar os investimentos previstos de R$ 375 milhões.

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

 Via Expressa Portuária (novo projeto executivo e retomada das obras): valor total estimado R$ 100 milhões.

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

 Ampliação do acesso terrestre à Itapoá (conclusão do contorno viário de Garuva): valor total estimado R$ 30 milhões.

 Duplicação da SC 416: valor total estimado R$ 70 milhões.

 Complementação da SC 417: valor total estimado R$ 20 milhões.

 Contorno Ferroviário de Joinville: valor total estimado R$ 225 milhões.

 Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul: valor total estimado R$ 225 milhões.

 Contorno Ferroviário de Jaraguá do Sul: valor total estimado R$ 100 milhões.

 Projeto e construção do acesso Rodoferroviário (Pera) ao Porto de São Francisco do Sul: valor total estimado R$ 20 milhões.

 Conclusão da Duplicação da BR 280 (SC), lotes 1, 2.1 e 2.2: valor total estimado R$ 1,1 bilhão.

- **Porto de Imbituba**

 Duplicação do Acesso Norte ao Porto de Imbituba: valor total estimado R$ 50 milhões.

 Dar celeridade ao programa de concessão das rodovias BR's 153, 282, 470 e SC 412 e incluir a BR 163 e o trecho da BR 282 de São Miguel do Oeste até o entroncamento com a BR 153, bem como a pavimentação da BR 285.

- Porto de Antofagasta – Chile (A alternativa para o transporte de carga frigorificada catarinense, via portos do Chile não apresenta nenhuma vantagem logística para o Estado de Santa Catarina. Esforços devem ser dirigidos para o planejamento e busca da eficiência da macrologística e diversificação da matriz estadual de transporte – estudo da FIESC pode ser acessado no endereço: www.fiesc.com.br.)

8. Promover o planejamento e investimentos visando a intermodalidade e a eficiência logística, diversificando a matriz de transportes catarinenses.

9. Manter atualizados os planos de desenvolvimento e zoneamento dos portos – PDZ.

10. Estimular a cabotagem e a diversificação da matriz de transporte catarinense.

11. Prover a conexão de todos os portos catarinenses com a malha ferroviária nacional: implantação da Ferrovia Litorânea e o Corredor Ferroviário Catarinense (melhorar a gestão e concluir projetos):

- Porto Itapoá: prover a extensão da ferrovia litorânea para acesso ao Porto Itapoá.

12. 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.

13. 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.

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

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

17. *Qualificar intensivamente e adequar o contingente de trabalhadores necessários à atividade portuária.

18. Revisar o atual modelo de serviço de praticagem visando a competitividade e eficiência, considerando inclusive a navegação de barcaças e a cabotagem.

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

20. Realizar o zoneamento econômico e ecológico da costa catarinense, visando a expansão portuária e a celeridade nos processos ambientais para projetos dessa natureza com regras claras – 1ª etapa: Baía da Babitonga, estimado em R$ 2 milhões.

21. Dar autonomia aos terminais na definição do contingente de pessoal para cada operação portuária (faina).

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

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

25. Regulamentação dos movimentos grevistas: estabelecer que os serviços essenciais não poderão ser interrompidos completamente, mantendo-se um número mínimo de servidores no desempenho de suas atividades regulares.

Observação: Os itens grifados (*) 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".

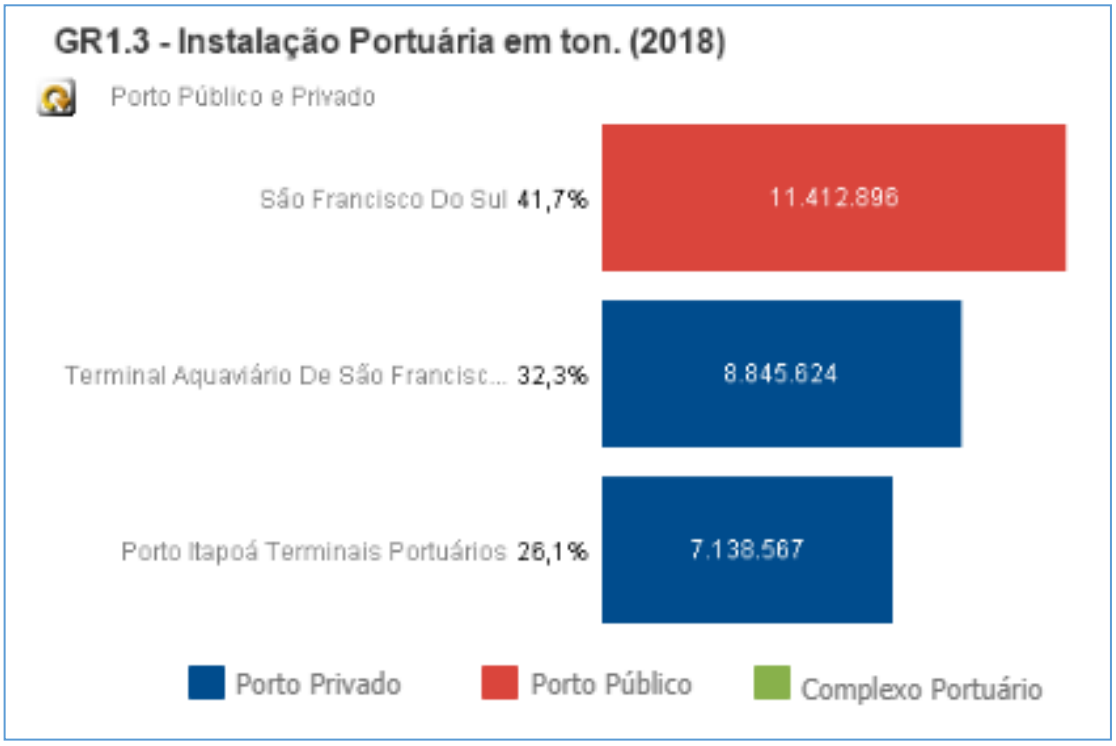
8. DADOS DE MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA DA ANTAQ

A ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários disponibiliza dados consolidados do Sistema Portuário Brasileiro. Por meio de pesquisas realizadas no site Estatístico Portuário apresenta-se a movimentação de cargas do Complexo Portuário São Francisco do Sul



Dados Antaq: 2018

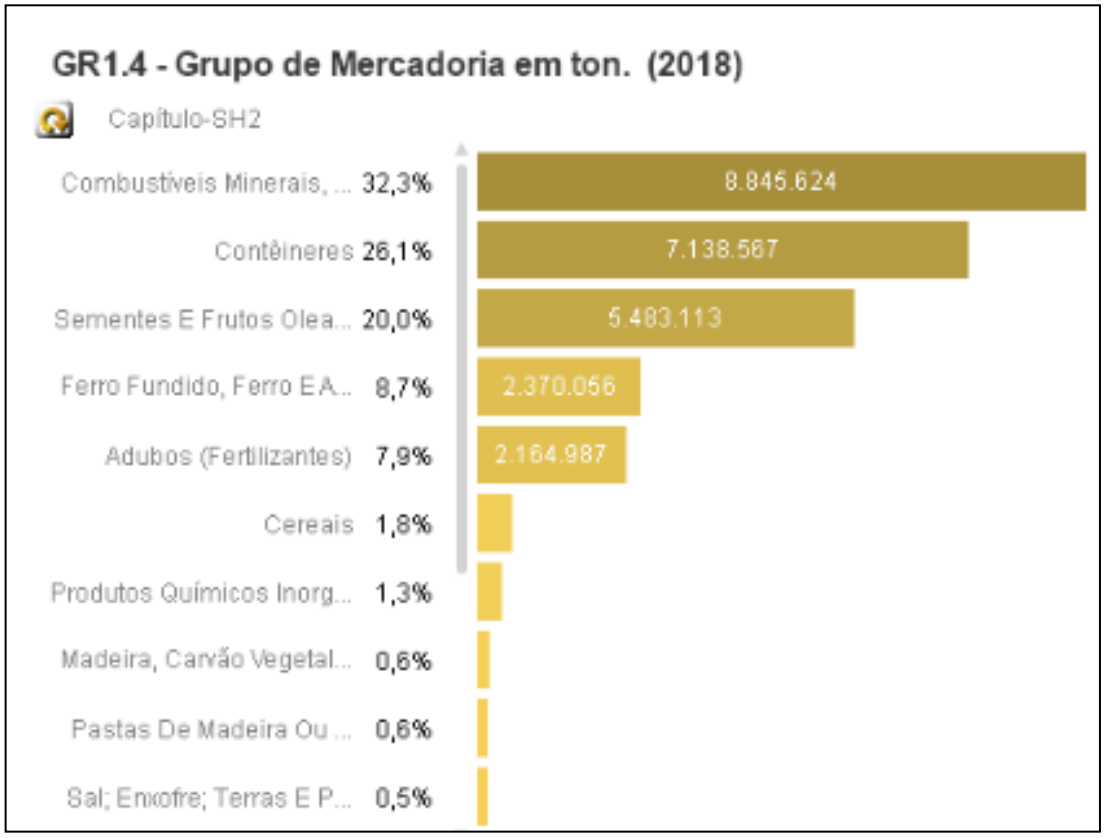
No Complexo Portuárioa de São Francisco do Sul 58,3% das cargas são movimenentas por Portos Privados e 41,7% pelo Porto Público de São Francisco do Sul.



Dados Antaq: 2018

O Complexo Portuário de São Francisco do Sul movimentou em 2018 27.397.087 toneladas, por meio do Porto de São Francisco do Sul, Terminal Aquaviário de São Francisco da TRANSPETRO que movimenta granéis líquidos e do Porto de Itapoá que movimenta exclusivamente containers.

As mercadorias mais movimentadas são granéis líquidos (combustíveis minerais), contêineres e granéis sólidos (grãos).



Dados Antaq: 2018

Em 2018, o Porto de São Francisco do Sul movimentou 11.412.896 toneladas e em 2010 o total de 9.532.536 toneladas, ou seja, no período de nove anos ocorreu uma elevação de 19,7%, que corresponde a uma média anual de crescimento de 2,19% por ano.

Considerando todos os portos brasileiros a movimentação em 2018 foi de 1.121.354.256 toneladas e em 2010 de 840.153.698 toneladas, ou seja, no período de nove anos ocorreu uma aumento de 33,5%, que corresponde a uma média anual de crescimento de 3,72%.

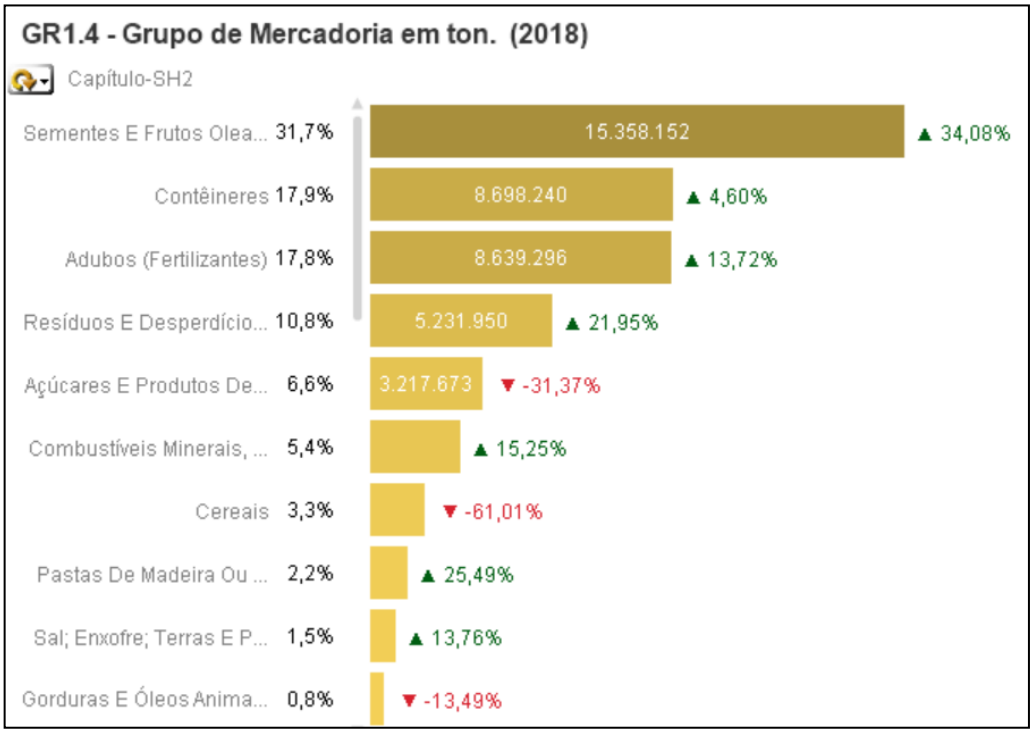
Assim, a movimentação no Porto de São Francisco do Sul no período analisado foi inferior a movimentação nacional, ou seja, o PSFS teve um aumento médio anual no período de 2,19%, enquanto os portos brasileiros cresceram 3,72%.

Sendo o principal concorrente do Porto de São Francisco do Sul, o Porto de Paranaguá apresenta-se a seguir, com dados comparativos. Inicialmente apresenta-se a movimentação do Porto de Paranaguá em 2018 e após em 2010.



Dados Antaq: 2018

Em 2018 o Porto de Paranaguá movimentou 48.524.954 toneladas, sendo 31,7% de granéis sólidos, 17,9% de contêineres e 17,8% de adubos, seguidas das mercadorias constantes na figura abaixo.

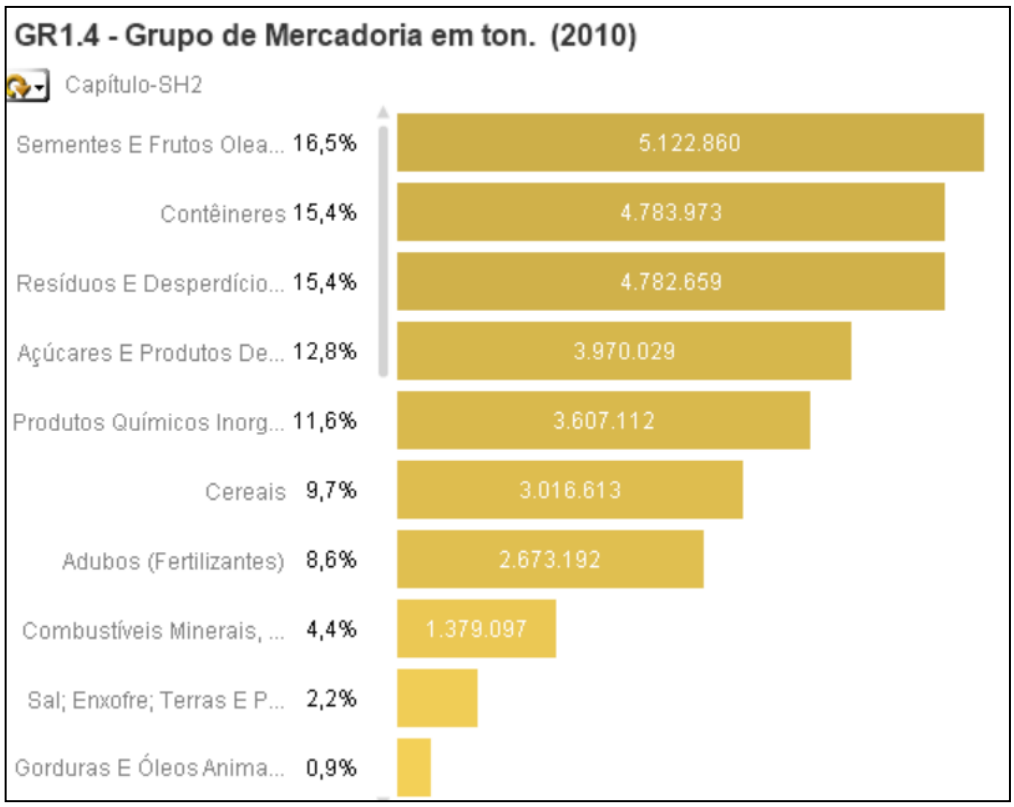


Dados Antaq: 2018

Já em 2010 o Porto de Paranaguá movimentou 31.107.297 toneladas, envolvendo as mercadorias especificadas abaixo.



Dados Antaq: 2018



Dados Antaq: 2018

Observa-se que o Porto de Paranaguá teve um crescimento na movimentação de cargas de 56% no ciclo de 9 anos, que corresponde a uma média anual de 6,22%, enquanto o Porto de São Francisco cresceu em 2,19%.

Assim, observa-se que no período analisado o crescimento na movimentação de cargas no Porto de São Francisco do Sul foi muito abaixo do ocorrido no Porto de Paranaguá, ou seja, em torno de um terço do crescimento do Porto de Paranaguá.

9. ANÁLISE E DISCUSSÃO DO DIAGNÓSTICO

Com o objetivo de facilitar a análise e discussão dos instrumentos de planejamento que integram o presente relatório, optou-se em elaborar um quadro

contendo todos os investimentos previstos nos Instrumentos de Gestão. Caracterizou-se como investimentos não somente as obras físicas ou equipamentos, mas todas as ações que indicam melhorias no Porto, sejam de ordem operacional, de gestão portuária, nos acessos, ambientais, dentre outras.

Os instrumentos considerados para fins de construção do Quadro, que pode ser observado no Apêndice deste Relatório, foram:

- PNLP – elaborado em 2012, revisado em 2015, com vigência até 2042;
- Plano Mestre do Complexo Portuário de São Francisco do Sul, elaborado em 2017, com vigência até 2045;
- PDZ, elaborado em 2015, revisado anualmente até 2019, com vigência até 2050;
- Plano Mestre, elaborado em 2017, com horizonte de 5 anos;
- Estratégia de Longo Prazo, com vigência para o horizonte de 2019 a 2023;
- PPA, com vigência para o horizonte de 2020 a 2023.

A seguir, apresenta-se diversas análises, com base no Quadro (Ver Apêndice) e nas informações apresentada neste relatório.

9.1 Quantidade de Ações de Investimentos

Quantitativo de ações de investimentos, incluindo as ações cujo valor não foi alocado ou que não se aplica ao PSFS. Tem-se ao final a total financeiro de investimentos para cada Instrumento, considerando aqueles que contemplam essa informação.

Instrumentos de Planejamento	***Total de ações***	***Total Financeiro (R$)***
PNLP	2	Não prevê
Plano Mestre	39	Não prevê
PDZ	31	Não prevê
Plano de Negócios	51	557.120.000,00

Estratégia a Longo Prazo	23	516.557.000,00
PPA	7	98.840.000,00

Observa-se que o montante mais representativo de investimentos foi previsto no Plano de Negócios, mas a implementação efetiva via PPA contempla o valor de R$ 98.840.000,00.

Observa-se nos instrumentos Plano de Negócios e Estratégia a Longo Prazo que os valores financeiros atribuídos para a maioria das ações não contemplam uma fórmula de cálculo ou procedimentos que possibilitem identificar a consistência do valor atribuído. Para algumas ações estes valores foram sendo alterados em cada instrumento.

9.2 Investimentos Convergentes

Relação de ações de investimentos que constam em pelo menos dois instrumentos de gestão.

Ação de Investimento	***PNLP***	***Plano Mestre***	***PDZ***	***Plano de Negócios***	***Estratégia a Longo Prazo***	***PPA***
TUP TGSC	■	■	■			
Dragagem de manutenção do Canal Interno, Externo, Bacia de Evolução e Dársena				■	■	
Dragagem de aprofundamento e retificação do canal de acesso e bacia de evolução	■	■	■	■	■	
Aquisição de boias e equipamentos para sinalização náutica				■	■	■
Realizar o aterro da retroárea do berço 201				■	■	■
Recuperação do corredor de exportação (readequação, sistemas informatizados)				■	■	■
Nova sede administrativa (aquisição do terreno, construção e urbanização)				■	■	■
Aquisição de *ship loaders*				■	■	■

EIA RIMA para obras de derrocagem						
EIA RIMA para obras de enrocamento da foz do Rio Pedreira						
EIA RIMA Berço 401						
Programa de Treinamento + Capacitação do pessoal						
Atualização da Tarifa Portuária						
Construção do prédio de separação/tratamento de resíduos						
Construção/reforma do sistema de captação de águas superficiais						
Construção de Armazém para carga geral - 8000 m²						
Pavimentação dos pátios e vias externas						
Estudo do calado dinâmico						
Derrocagem de rocha, berço 101, 401, canal de acesso interno						
Derrocagem da Laje do Barata						
Sistema de Monitoramento do Tempo de Armazenagem						
Melhorar a produtividade e eficiência das operações portuárias						
Realocação da Comunidade Bela Vista						
ISO 9001						
Atualizar o PDZ						
Implantação de indicadores e metas de desempenho empresarial						
Implantar o plano integrado de monitoramento da Baía da Babitonga						
Plano de monitoramento das condicionantes ambientais						
Ampliação das iniciativas socioambientais						

Certificar o porto com a ISO 14001, ISO 45001 e OHSAS 18001						
Adequação operacional do acesso rodoviário						
Duplicação da BR 280						
Melhorias na BR 101						
Contorno ferroviário de São Francisco do Sul						
Construção do anel rodoferroviário de São Francisco do Sul						
Contorno ferroviário de Joinville						
Contorno ferroviário de Jaraguá do Sul						

Considerando o objetivo associado a cada instrumento de planejamento, onde os primeiros representam uma visão macro do setor portuário brasileiro, em especial o PNLP e o Plano Mestre, os demais focam no Complexo Portuário e no próprio Porto, em especial a Estratégia de Longo Prazo e o PPA.

Assim, as ações de investimentos que convergem apenas nos primeiros instrumentos foram abandonadas ou não priorizadas pelo Porto no processo de implementação. As que convergem nos últimos instrumentos de planejamento, em especial as que estão presentes nos dois últimos, estão inseridas nas prioridades do porto e devem ser viabilizadas a curto e médio prazos.

Apresentam maior convergência, ou seja, estão presentes em vários instrumentos as ações Dragagem de aprofundamento e retificação do canal de acesso e bacia de evolução (cinco instrumentos) e Plano de Treinamento (capacitação dos servidores) que é considera por quatro instrumentos. A ação Dragagem de aprofundamento não consta somente no PPA, que deve-se a prática adotada até então, de que tais investimentos são de responsabilidade da União.

9.3 Prazo de Execução das Ações de Investimentos

Apresenta-se o prazo de execução das ações de investimentos, por tipo de instrumento.

- Das duas ações de investimentos do PNLP, uma foi concluída em termo de Projeto e devidas licenças ambientais (TGSC) e a outra ainda não foi implementada, de forma parcial ou de forma integral. Trata-se da Dragagem de aprofundamento e retificação do canal de acesso e bacia de evolução da Baía de Babitonga.
- Em relação ao Plano Mestre, das 39 ações de investimentos, 8 não contemplam prazo de execução ou se referem a prazo contínuo ou indefinido. Assim, de 31 ações 13% foram previstas para serem executadas após 2019, 26% foram executadas até a presente ano e 61% não foram executadas até a presente data e não devem ocorrer no presente ano, de acordo com análise desta Comissão Técnica. O elevado percentual de não execução evidencia uma forte fragilidade desse instrumento de planejamento, principalmente em termos de articulação com outros atores portuários, já que os investimentos previstos envolvem também atores privados. Cabe evidenciar que o prazo de execução de 2 anos para obras e serviços portuários é extremamente reduzido e, com isso inviável de ser atingido para as ações de maior complexidade.
- Em relação ao PDZ, das 31 ações, 4 não se aplicam, devido a alocação de investimentos privados ou pelo fato de já terem sido realizadas, 12 não foram executadas até a presente data e 15 possuem prazo de execução superior a 2019. Assim, 38,7% das ações de investimento não foram executadas, de acordo com a análise realizada por essa Comissão Técnica.
- Em relação ao Plano de Negócios, cujo horizonte é de 5 anos (2018 a 2022) das 51 ações 16 foram iniciadas em 2018, ou seja, correspondem a 31%. Pode inferir que até o ano de 2022, a maioria das ações não serão concluídas, considerando-se o histórico do PDZ e do Plano Mestre.
- Quanto à Estratégia a Longo Prazo, cujo horizonte é de 2019 a 2023, ou seja 5 anos, acredita-se que a maioria das ações podem ser executadas, da mesma forma que as previstas no PPA, considerando a parceria com a SCPAR, desde que as ações sejam contempladas no Plano de Investimentos e Programa de Financiamento que essa Comissão Técnica está desenvolvendo.

9.4 Agenda da FIESC para a SCPAR Porto de São Francisco do Sul

A FIESC que representa o setor privado e dessa forma o mercado do setor portuário, propõe uma agenda para o setor, conforme apresentado na Seção 7. Nessa agenda observa-se que as demandas de investimentos reclamadas pelos atores que atuam no mercado portuário, envolvem:

- 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. Na Baía da Babitonga, essa iniciativa envolve; (i) a dragagem de aprofundamento 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$ 230 milhões; (ii) derrocagem de rocha, junto ao berço 101, e da laje do barata, localizada entre o canal de acesso interno e a bacia de evolução e que ambas formações rochosas limitam a operação de navios de maior porte. Investimentos estimados em R$ 40 milhões.
- Criar condições físicas (berços e retroáreas) e operacionais para atender os navios definidos na proposição anterior, com eficiência e produtividade no âmbito global. Na SCPar Porto de São Francisco do Sul, essa iniciativa impacta no projeto e construção do berço 401/a no Porto de São Francisco do Sul: valor total estimado R$ 200 milhões.
- Promover as melhorias no acesso ao Complexo Portuário de São Francisco do Sul, especificamente, por meio da ampliação do acesso terrestre: (i) à Itapoá (conclusão do contorno viário de Garuva), valor total estimado R$ 30 milhões; (ii) duplicação da SC 416, valor total estimado R$ 70 milhões; (iii) complementação da SC 417, valor total estimado R$ 20 milhões, (iv) contorno Ferroviário de Joinville, valor total estimado R$ 225 milhões; (v) contorno Ferroviário de São Francisco do Sul, valor total estimado R$ 225 milhões; (vi) contorno Ferroviário de Jaraguá do Sul, valor total estimado R$ 100 milhões; (vi) projeto e construção do acesso Rodoferroviário (Pera) ao Porto de São Francisco do Sul, valor total estimado R$ 20 milhões; (vii) conclusão da Duplicação da BR 280 (SC), lotes 1, 2.1 e 2.2: valor total estimado R$ 1,1 bilhão; (viii) realizar o zoneamento econômico e ecológico da costa catarinense, visando a expansão portuária e a

celeridade nos processos ambientais para projetos dessa natureza com regras claras – 1ª etapa: Baía da Babitonga, estimado em R$ 2 milhões.

9.5 Ações em andamento do Porto de Paranaguá

Observa-se no Plano Mestre do Porto de Paranaguá uma maior ênfase nos investimentos de acesso ao Porto, obras já iniciadas, enquanto a infraestrutura interna recebeu nos últimos anos valores significativos de investimentos.

Os investimentos em acessos contemplam o acesso aquaviário (dragagem de aprofundamento do canal) e acessos rodoviário e ferroviário. O aumento na movimentação de cargas do Porto de Paranaguá, nos últimos anos, conforme apresentado no item abaixo, denota que diversos investimentos foram realizados de forma gradativa, impactando na melhoria da infraestrutura da área portuária.

9.6 Perda de competitividade da SCPAR Porto de São Francisco do Sul

Nos termos da análise apresentada na Seção 8, os dados comparativos da movimentação de cargas em relação ao seu principal concorrente, demonstra a fragilidade do Porto de São Francisco do Sul.

Enquanto nos últimos 9 anos (2010 a 2018), o Porto de Paranaguá cresceu em média por ano 6,22%, o PSFS cresceu 2,19. O aumento na movimentação de cargas em todos os portos brasileiros atingiu 3,72% e os portos do estado de SC tiveram um crescimento de 6,46%.

10. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente Relatório Técnico teve como objetivo apresentar os resultados da Etapa 2.1 do **Plano de Investimentos e Programa e Financiamento** do contrato firmado pela subsidiária SCPAR Porto de São Francisco do Sul, junto a *holding* SC Participações e Parcerias S. A. Para tanto, o relatório apresenta uma visão geral do projeto e seus objetivos, atividades desenvolvidas pela equipe técnica, detalhamento das propostas de investimentos segundo os instrumentos de planejamento da SCPAR PSFS, informações referentes ao Porto de Paranaguá, investimentos em infraestrutura apontados pela FIESC e os dados do estatístico aquaviário da ANTAQ.

Este projeto justifica-se pela necessidade do Porto de São Francisco do Sul ter suas operações modernizadas e, diante da estratégia utilizada por gestões anteriores, houve um represamento das necessidade de investimentos em infraestrutura e equipamentos do Porto.

Como resultados destacam-se:

(i) Os instrumentos de gestão analisados contemplam elevado quantitativo de ações de investimentos, principalmente nos instrumentos Plano Mestre, PDZ e Plano de Negócios, com valores que não evidencia a metodologia de cálculo e com implementação parcial, ou seja, diversas ações foram esquecidas ao longo do ciclo avaliado;

(ii) A maioria das ações de investimentos não apresentam convergência nos diferentes instrumentos de gestão, exceto a dragagem de aprofundamento e retificação do canal de acesso e bacia de evolução, que não constou apenas no PPA;

(iii) o prazo previsto para a execução de diversas ações de investimentos é limitado, considerando a complexidade dos investimentos portuários, em especial as previstas no Plano Mestre e no PDZ;

(iv) As proposições de investimentos por parte da FIESC estão alinhadas e coerentes com as previstas nos diversos instrumentos de gestão, apenas não foram implementas nos prazos inicialmente previstos;

(v) O principal concorrente, Porto de Paranaguá implementou diversas melhorias na infraestrutura portuária, que permitiu um crescimento significativo nos últimos anos, tornando-se mais competitivo que o Porto de São Francisco do Sul, que não fez os investimentos planejados nos prazos previstos.

Diante do exposto no presente Relatório, cabe ao Porto de São Francisco do Sul agilizar seus investimentos visando ampliar seu protagonismo junto ao Setor Portuário Catarinense.

APÊNDICE

Obs: consultar documento separado.