

Data e Local: 19 de outubro de 2017, às 9 horas, no prédio da garagem do Porto de Imbituba.

Presentes: Os Conselheiros ao final desta Ata nominados e convidados.

Ausentes: Os Conselheiros ausentes justificaram suas faltas.

Convidados: Mariana Pescatori, Coordenadora do Departamento de Planejamento, Logística e Patrimônio Imobiliário da Secretaria Nacional de Portos/MTPA; Jece Lopes e Tiago Buss, especialistas em transportes do Labtrans/UFSC; Bruno E. Neves Januzzi, Especialista em Regulação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ; Paulo Waldehiny Targino de Queiroz, Técnico em Regulação da ANTAQ; Gilberto Barreto, Presidente do SINDOP e do Conselho de Conselho de Administração do OGMO; Ricardo José Arenhart, Suboficial da Marinha do Brasil; Anderson Aires Moreira, Chefe da Unidade do NEPOM (Núcleo Especial de Polícia Marítima) da Polícia Federal; Jose Márcio de J. Duarte, auditor fiscal da Receita Federal (RF) ; Paulo Roberto de Siqueira Gil, Perito da RF; Reinaldo Garcia Duarte e Thiago Leal Oliveira Santos, práticos da empresa Imbituba Praticagem, Gustavo Basílico, prático da empresa Imbituba Pilots; Jorge Luiz de Souza, gerente da Agência Marítima Orion; Maria Zilá de Souza Gil, diretora da Marítima Imbituba; Fernanda Lopes, gerente da Sagres; Karla de Mello, agente da Sagres; Cleber Demétrio dos Santos, operações da Wilson Sons Agência; Arcanjo Miguel, agente marítimo da AMIL; Patrícia Adriana Marques, coordenadora de operações portuárias da Votorantim Cimentos (CRB); Andreas Buschhausen, administrador da Loxus; Maurício Brasiliense, coordenação de operações da Santos Brasil; Daniel Alves, gerente da Serra Morena; Gervásio Lauschner, diretor da OPL; Juliano Rodrigues Franco, gerente da Sul Norte; Juliana Prestes, supervisora BMB / INNEO; Gabriel Alves Daufenback, gerente comercial da BMB Trading; Marcello Petrelli, presidente do SINDAESC; Antônio Augusto Alburquerque, sócio-gerente da ASES; Debora Rodrigues, consultora da ACIM; Ronaldo Costa, chefe substituto do ICMBIO / APABF; Gean C. Fermino, consultor da Faepesul; Sandro Cassol, Chefe da Unidade de Segurança da SCPAr Porto de Imbituba; Elivelton Luiz Doré, analista portuário contábil da SCPAr Porto de Imbituba; Murilo da Silva Medeiros e Rui Roberti, assistentes portuários da SCPAr Porto de Imbituba.

1. COMPARECIMENTO:

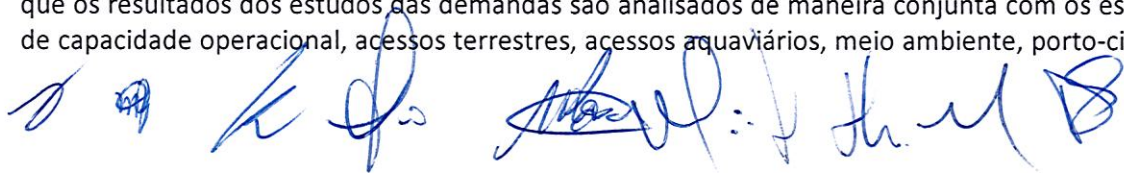
Constatado quórum, o Presidente do CAP, Sr. Carlos Magno Lopes da Silva Filho, inicia a reunião cumprimentando os Conselheiros e convidados presentes e passando a palavra ao diretor-presidente do Porto de Imbituba.

2. APRESENTAÇÃO DO PLANO MESTRE

O conselheiro Rogério Pupo agradece a presença de todos e a parceria da conselheira Susana, que permitiu a realização da reunião do CAP de maneira conjunta à reunião dos Intervenientes. Ato contínuo, coloca o espaço da garagem à disposição dos órgãos intervenientes para realização de reuniões ou eventos e passa a palavra para a Sra. Mariana Pescatori. A coordenadora do Departamento de Planejamento, Logística e Patrimônio Imobiliário da Secretaria Nacional de Portos cumprimenta os presentes, fala que é um prazer retornar o Porto de Imbituba para discutir o Plano Mestre e expõe as fases que compõem o processo de elaboração do Plano Mestre. Informa que após a apresentação da versão preliminar, o documento será disponibilizado ao público através no site Portos do Brasil (<http://www.portosdobrasil.gov.br/assuntos-1/pnpl/planos-mestres-versao-preliminar>). Esclarece que toda a comunidade portuária poderá contribuir encaminhando suas sugestões para o e-mail: plan.portos@transportes.gov.br dentro do prazo estipulado (30 dias a contar da data da publicação dos arquivos no site) e solicita que as contribuições sejam formalizadas seguindo as orientações contidas no documento “modelo de contribuição”.

Mariana explica que após a aprovação do Plano Mestre, o Porto de Imbituba terá dez meses para atualizar o PDZ. Complementa que, no momento, a SNP tem trabalhado na aprovação do PDZ vinculado ao Plano Mestre anterior.

A coordenadora destaca as ações estratégicas definidas no documento têm como base a projeção do cenário das demandas e que o Plano Mestre deve ser revisado a cada cinco anos. Informa ainda que os resultados dos estudos das demandas são analisados de maneira conjunta com os estudos de capacidade operacional, acessos terrestres, acessos aquaviários, meio ambiente, porto-cidade,



e gestão da autoridade portuária. Ato contínuo passa a palavra para ao Sr. Tiago Luz, especialista em transportes do Labtrans/UFSC e responsável pela coordenação dos trabalhos relacionados a elaboração do Plano Mestre do Porto de Imbituba. Tiago fala que o documento é extenso e que para otimizar o tempo da reunião foram elaborados slides que abordam os tópicos principais. Finalizada a apresentação (arquivo anexo da ata), a palavra foi aberta aos presentes para questionamentos.

Rogério Pupo esclarece que as ações vinculadas ao meio ambiente já estão em desenvolvimento e que solicita que estas informações sejam atualizadas.

A conselheira Maria questiona sobre a participação dos entes públicos durante a elaboração do Plano Mestre. Mariana fala que várias entidades foram ouvidas e se compromete em encaminhar por e-mail a relação de pessoas entrevistadas.

O convidado Bruno questiona se o Plano Mestre considerou a implantação de um Porto Privado na área da EIP. Tiago informa que não.

Finalizada a discussão, Mariana agradece a atenção de todos e fala que conta com a participação de toda comunidade através do envio das contribuições por e-mail para finalização do Plano Mestre. Rogerio Pupo agradece à Mariana e à equipe da Labtrans pela apresentação da versão preliminar do Plano Mestre e reforça a importância da participação da comunidade portuária para a conclusão do documento.

3. ENCERRAMENTO

O Presidente Carlos Magno Lopes da Silva Filho encerra a reunião com a abertura da palavra e, não havendo mais manifestações, agradece a presença de todos, a Secretária do CAP do Porto de Imbituba, Srta. Marlei Goldmeyer, redige esta Ata para submetê-la à aprovação dos Conselheiros na próxima Reunião Ordinária.

REPRESENTANTES DO PODER PÚBLICO

Carlos Magno Lopes Da Silva Filho
Maria Vieira da Rosa
Denise Fernandes Da Silveira
Jorge Rosenfeld Kroeff
Susane Guthier
Marcos Maia dos Santos
Luis Rogério Pupo Gonçalves
Cleverton Elias Vieira
Rosenvaldo da Silva Junior

Presidente

Titular

Titular

Suplente

Titular

Titular

Titular

Suplente

Titular

REPRESENTANTES DA CLASSE EMPRESARIAL

José Roberto Martins
Norbert Karl Buschhausen
Jair Dias Santana
Antônio Carlos Bandeira Guimarães

Titular

Titular

Suplente

Titular

REPRESENTANTES DA CLASSE TRABALHADORA

Cândido Pedro Jorge

Titular

SECRETÁRIA EXECUTIVA

Marlei Goldmeyer

Marlei Goldmeyer



Planejamento portuário

Suporte ao Planejamento do Setor Portuário Nacional

PNLP

• Instrumento de planejamento estratégico do setor portuário nacional.
• Visa identificar demandas e expectativas dos diversos clusters portuários.

PGO

• Instrumento de planejamento para outorgas de portos, terminais públicos e privados.

PLANOS MESTRES

• Instrumento de planejamento voltado à unidade portuária, com base no PNL.
• Visa direcionar ações, melhorias e investimentos no porto e em seus acessos.

AValiação PDZs

• Análise de aderência do PDZ com o PM.
• Análise de solicitações de alteração.

Temas

Demanda

Análise de mercado e projeção de demanda.

Infraestrutura e Operações

Infraestrutura portuária, desempenho operacional, produtividades, fluxo operacional, capacidade de cais e armazenagem e simulação demanda x capacidade.

Acessos

Acesso aquaviário, rodoviário e ferroviário – Situação atual e futura, demanda x capacidade.

Meio ambiente e porto cidade

Conformidade legal, relação porto-cidade, revitalização portuária, regulamentação de polígonos, urbanismo e desenvolvimento ambiental.

Gestão

Finanças, institucional, tarifas e arrendamentos

ESCOPO DO ESTUDO

Demanda

Capacidade operacional

Acessos terrestres

Acessos aquaviários

Meio Ambiente

Porto-Cidade

Gestão da autoridade portuária

MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES, PORTOS
E AVIAÇÃO CIVIL



 UNIVERSIDADE FEDERAL
DE SANTA CATARINA

 LabTrans
Laboratório de Transportes e Logística

Instalações portuárias consideradas no estudo

POLIGONAL DO PORTO ORGANIZADO



INFRAESTRUTURA DE ACOSTAGEM



INFRAESTRUTURA DE ARMAZENAGEM



Início dos Trabalhos e Elaboração da Versão Preliminar

1

Definição dos Complexos Portuários

2

Disponibilização e Respostas dos Questionários

3

Análises Prévia

4

Agendamento - Visitas Técnicas

5

Visitas Técnicas

Validação dos Planos Mestres

6

Elaboração - Versão Preliminar

7

Análise dos Planos Mestres SEP e Autoridade Portuária

8

Apresentação da versão preliminar para a AP e CAP

9

Disponibilização do Plano Mestre no site da SPP/MTPA para coleta de contribuições

10

Respostas às contribuições

11

Validação das contribuições (AP e SPP/MTPA)

12

Versão Final

PROJEÇÃO DE DEMANDA

MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES, PORTOS
E AVIAÇÃO CIVIL



 UNIVERSIDADE FEDERAL
DE SANTA CATARINA

 LabTrans
Laboratório de Transportes e Logística

[Handwritten signature]

Projeção de demanda de cargas

Ponto de partida: projeções realizadas pelo PNLP, que constitui o instrumento de planejamento estratégico do setor portuário nacional.

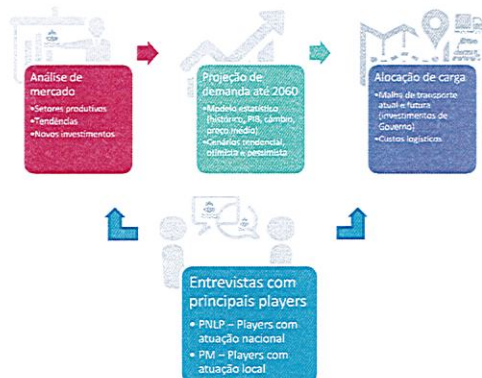


Apesar desta complementaridade, o Plano Mestre é voltado à unidade portuária e exige que sejam discutidas questões específicas de cada Complexo.

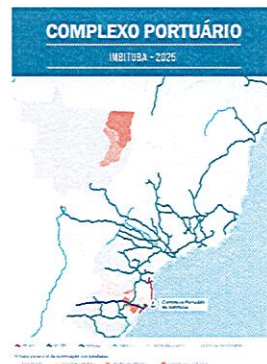
Principais atividades

- Projeção dos fluxos de demanda do Brasil
- Alocação entre os Complexos Portuários
- Validação e ajustes de resultados

Cargas Relevantes

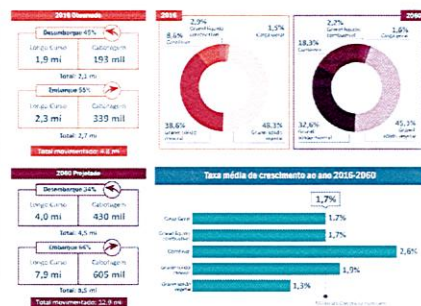


Granel sólido vegetal - Soja, Milho e Farelo



- Movimentação exclusiva via modal rodoviário
- Perspectiva de continuidade da movimentação observada nos últimos anos
- Área de influência de SC e RS principalmente, além de MT

Projeção de Demanda



- Em 2016 foram movimentadas 1,2 milhão de toneladas, sendo 777 mil para importação e 439 mil para exportação, representando 25% do total de cargas movimentado pelo Complexo

- Importação - não calcinado pela para Votantim e Cimento Supremo

- Exportação - calcinado de Cubatão para exportação

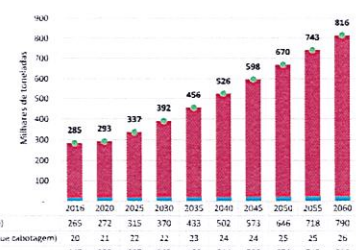


Projeção de Demanda

Granel sólido mineral - Sal

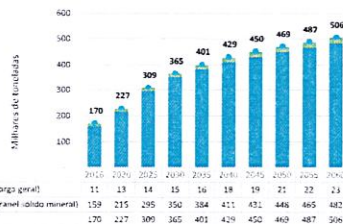


- Destinado a produção industrial e como consumo animal principalmente
- Salitre utilizado como fertilizantes principalmente para o setor Fumageiro
- Importação do Chile principalmente
- Cabotagem de Areia Branca, em menor participação
- Taxa média de 2,7% ao ano, decorrência da retomada da atividade industrial, consumo animal e humano

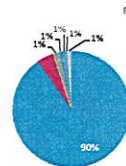
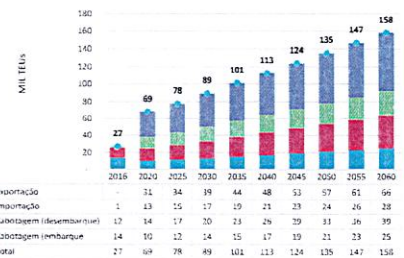


Granel sólido mineral - Adubos e fertilizantes

- Os volumes importados de NPK (nitrogênio, fósforo e potássio) têm como destino a fábrica de fertilizantes da Fertisanta, localizada na área portuária do Complexo de Imbituba
- Área de influência principalmente as regiões serrana e do sul de Santa Catarina
- Mercado de fertilizantes de Santa Catarina é estimado em torno de 800 mil toneladas anuais
- Concorrência entre os portos catarinenses de Imbituba e São Francisco do Sul, o Porto de Paranaguá (PR) e o Porto de Rio Grande (RS).



- Nova linha da Ásia - previsão de volume adicional já movimentado no Porto é de 75 mil TEU, dos quais 70% correspondem à exportações e 30% à importações
- Terminal especializado com potencial de movimentar grandes volumes de cargas



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA

LabTrans

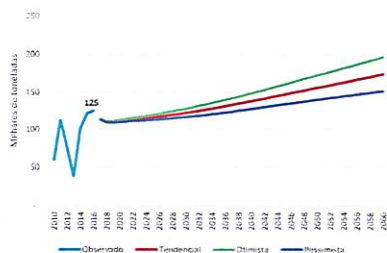
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA

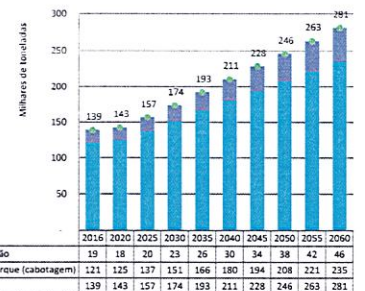
LabTrans

Granel sólido mineral - Carvão Mineral

- Hulha betuminosa, um composto com alto teor de carbono (80%), largamente utilizado pela indústria para produção de coque metalúrgico
- Carga de importação, tendo como principal origem a Colômbia (no ano de 2016) e como destino a região de Criciúma
- A carga é encaminhada para as empresas Gerdau e Cargobras para a produção de ligas e produtos siderúrgicos
- Crescimento estimado de 1,1% ao ano, chegando a 174 mil toneladas, em função do crescimento econômico nacional



- O desembarques de granel líquido no porto é de soda cáustica
- No porto catarinense, a soda cáustica destina-se a empresas como a Quimisa - Brusque (SC), Brenntag - Joinville (SC), e as fábricas de celulose da CMPC Celulose Riograndense (RS) e da Klabin - Otacílio Costa (SC)
- Os desembarques de soda cáustica de cabotagem são compostos de cargas da empresa Braskem, com origem no Porto de Aratu-Candeias (BA)



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA

LabTrans

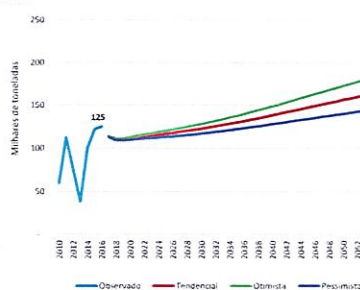
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA

LabTrans

Granel sólido mineral - Barrilha

- Volumes de desembarque de longo curso para a empresa Manuchar, que comercializa e distribui produtos químicos, minerais e siderúrgicos
- Utilizada principalmente na indústria vidros
- Espera-se que a movimentação total barrilha atinja 195 mil toneladas, seguindo uma taxa média de crescimento de 1,3% ao ano até o fim do período projetado



- Os produtos siderúrgicos desembarcados no Complexo Portuário de Imbituba têm como destino a unidade da empresa Gerdau em Joinville (SC)
- A barrilha, no cenário tendencial essa movimentação deve crescer 1,4% ao ano entre 2016 e 2026, passando de 12 mil para 25 mil toneladas
- Espera-se que adubos e fertilizantes movimentados como carga geral passem de 11 mil para 23 mil toneladas anuais



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA

LabTrans

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL

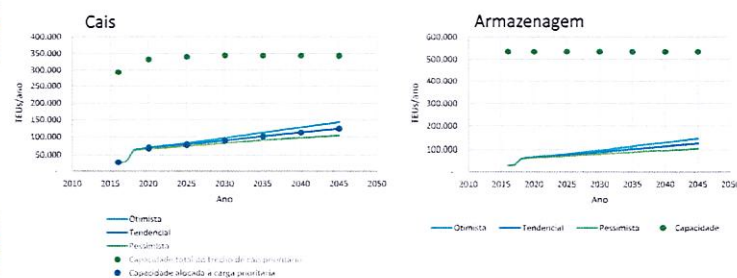
UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA

LabTrans

Carga geral

CAPACIDADE OPERACIONAL

Avaliação da capacidade de contêineres



Não estão previstos déficits de capacidade de cais para contêineres

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL | UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA | LabTrans

Operações portuárias

Operações

- Descrição da operação de cada mercadoria relevante: fluxo operacional e equipamentos envolvidos
- Análise das prioridades de atracação e destinações operacionais de cada bérço

Cálculo dos indicadores de desempenho para as cargas relevantes

Lote médio
Lote máximo
Produtividade média
Tempo médio de operação
Tempo inoperante médio
Tempo médio de atracação
Índice de ocupação observada do bérço

Capacidade de movimentação no cais

Capacidade de cais Teoria das filas

Indicadores operacionais

Perfil da frota de embarcações

Projeção de demanda das cargas relevantes

Número efetivo de bérços que o trecho de cais compreende

Índice de ocupação, como consequência da fixação do tempo médio de espera para a atracação dos navios. Esse tempo pode ser estimado por modelos da teoria de filas, quando aplicáveis.

DEMANDA X CAPACIDADE

Identificação de possíveis déficits de capacidade e necessidade de melhorias e investimentos

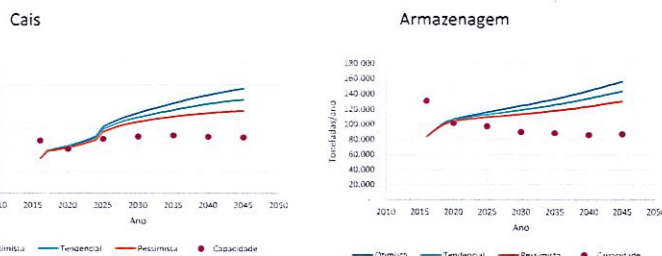
Capacidade dinâmica de armazenagem

Tempo médio de estadia admissível
Capacidade estática
Projeção de demanda das cargas relevantes



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL | UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA | LabTrans

Avaliação da capacidade de Adubos e fertilizantes



Déficit de capacidade de cais, mas não de armazenagem

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL | UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA | LabTrans

Avaliação da capacidade de cais

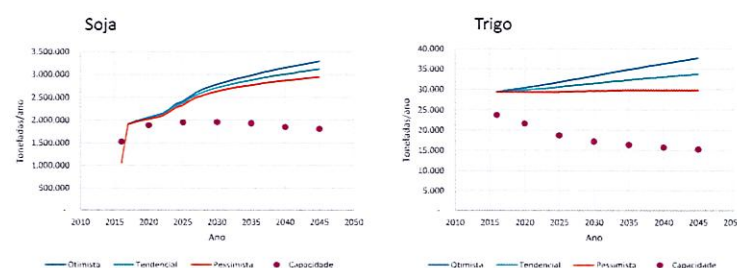
Avaliação da capacidade de cais de Granéis Vegetais

Nome da instalação	Trecho de cais	Número de Bérços	Principais mercadorias movimentadas
Porto de Imbituba	Bérços 1 e 2	Bérços 1 e 2	Contêineres, produtos siderúrgicos, adubos e fertilizantes, barrilha, soja, farelo de soja, milho, trigo, coque de petróleo, sal e soda cáustica
Porto de Imbituba	Bérço 3	Bérço 3	Coque de petróleo, sal, soja, milho, trigo, barrilha, fertilizantes e soda cáustica



Capacidade de cais e armazenagem inferior à demanda nos três cenários

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL | UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA | LabTrans

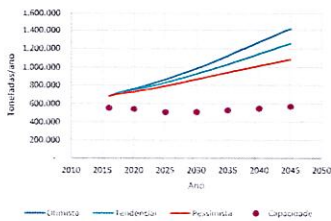


Déficit de capacidade de cais, mas não de armazenagem

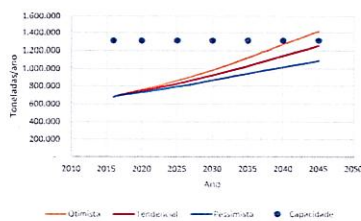
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL | UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA | LabTrans

Avaliação da capacidade de Coque

Cais (desembarque)

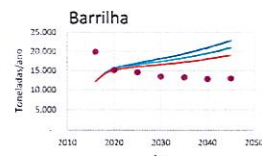
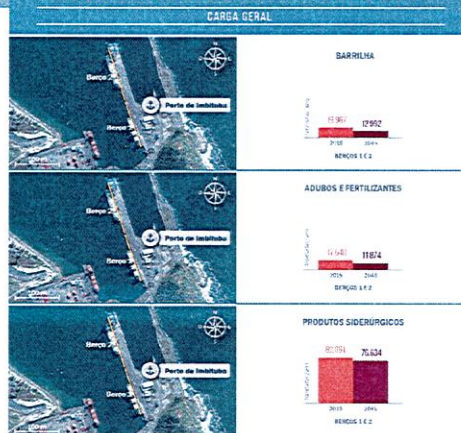


Armazenagem



Déficit de capacidade de cais, mas não de armazenagem

CAPACIDADES DE MOVIMENTAÇÃO DE CAIS



Previsto déficit de capacidade de cais para Carga Geral

Armazenagem terá capacidade suficiente

Avaliação da capacidade de cais de Sal e Carvão mineral

Sal



Carvão mineral

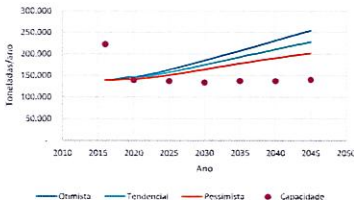


Sal e carvão mineral: Déficit de capacidade de cais, mas não de armazenagem

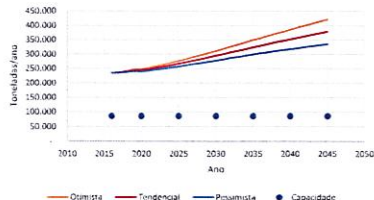
ACESSO AQUAVIÁRIO

Avaliação da capacidade de Soda Cáustica

Cais



Armazenagem



Haverá déficit de capacidade de cais e de armazenagem

Acesso aquaviário

Descrição das operações de acesso das embarcações aos terminais, analisando:

- Canal de acesso
- Bacias de evolução
- Fundeadouros

Descrição dos sistemas de controle de tráfego de navios

Análise da disponibilidade de práticos e rebocadores

Estudos e projetos

- Descrição do acesso aquaviário aos TUPs autorizados pela ANTAQ que ainda não estão em operação
- Projetos relacionados à infraestrutura aquaviária que se encontram em estudo, planejados ou em execução

Demanda Atual

Composição da frota de navios, de acordo com o porte das embarcações
Número anual de navios que acessam os terminais do complexo

Demanda Futura

Evolução do perfil da frota, considerando o crescimento dos portes dos navios
Projeção do número de atracações aos terminais do Complexo

Capacidade

Software ARENA: ferramenta de simulação de eventos discretos

Simulação das diversas restrições às quais está sujeito o tráfego de navios no canal de acesso aos terminais do Complexo Portuário, levando-se em consideração as regras atualmente em vigor

Inputs

- Infraestrutura aquaviária
- Regras operacionais
- Restrições operacionais
- Processos a que os navios estão sujeitos após o primeiro ponto de embarque de prático

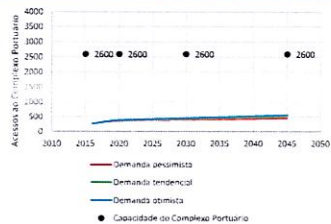
DEMANDA X CAPACIDADE

Determinar a capacidade do acesso aquaviário ao Complexo em atender a demanda atual e projetada de navios

Acesso Aquaviário

Força
Acesso bem sinalizado e de baixo comprimento → Operações de acesso ao sem restrições

Haverá capacidade para atender à demanda no horizonte do projeto



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA

LabTrans

Acessos Rodoviários Atual Conexões com a hinterlândia

Atualmente são identificados problemas de saturação no entorno da entrada de Florianópolis



Acessos Rodoviários Futuro - 2045 Conexões com a hinterlândia

A BR 101 tende a ficar saturada em 2045



ACESSOS TERRESTRES

Acesso rodoviário

Hinterlândia e Entorno

- Análise de condições de infraestrutura viária
- Condições de trafegabilidade: nível de serviço, identificação de gargalo.

Portarias

- Capacidade de recepção nas portarias, por meio de simulações.

Intraporto

- Características do pavimento, sinalização e ordenamento do fluxo de veículos nos pátios.

Estudos e Projetos

- Mudanças previstas nas vias
- Mudança na infraestrutura das portarias ou na operação

Capacidade atual e futura



Cálculo do nível de serviço dos acessos rodoviários da hinterlândia e do entorno, utilizando o método do HCM.



Cálculo da capacidade de processamento das portarias de acesso ao cais público e aos TUPs.

DEMANDA X CAPACIDADE

- Identificação de potenciais gargalos no entorno e hinterlândia capazes de impactar a logística portuária
- Identificação de filas nas portarias

Demanda atual e futura



Crescimento do número de caminhões nas vias do entorno e hinterlândia:

- Perspectiva de divisão modal futura
- Projeção de demanda de cargas



Crescimento do número de caminhões nas portarias:

- Perspectiva de divisão modal futura do terminal
- Projeção de demanda de cargas

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, PORTOS E AVIAÇÃO CIVIL

UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA

LabTrans

Acessos Rodoviários Atual Conexões com o entorno

Acesso norte sem o término das obras de melhorias, apresentava problemas de capacidade



Acessos Rodoviários Futuro - 2045

Conexões com o entorno

Acessos Rodoviários Atual

Portarias

Acesso ferroviário

Hinterlândia

- Histórico da movimentação ferroviária no porto, em comparação com o volume total movimentado, por natureza de carga
- Identificação dos principais trens-tipo

Entorno

- Análise dos trechos ferroviários mais próximos ao Porto, identificando os pátios ferroviários e os pontos de gargalo ou conflito, como, passagens em nível

Vias internas

- Análise das vias férreas internas ao porto, identificando os principais gargalos e os pátios presentes no interior da poligonal das instalações portuárias

Terminais ferroviários

- Apresentação das principais características dos terminais arrendados e dos Terminais de Uso Privado (TUPs)

Demanda atual e futura

Cenário atual:

- Dados do SAFF, validados com os terminais
- Análise da sazonalidade mensal da movimentação dos produtos

Cenário futuro:

- Projeções presentes no PNL para o ano de 2045, o qual já apresenta a divisão modal
- Projeção de demanda de cargas

Capacidade atual e futura

- Informação da Declaração de Rede em pares de trens por dia (pds/dia)
- Previsão de investimentos que resultem em um aumento da capacidade no cenário futuro

DEMANDA X CAPACIDADE

Identificação de locais em que é possível ocorrer a saturação da capacidade

Acessos Ferroviários

Acessos Rodoviários Futuro - 2045

Portarias

Acessos Rodoviários Futuro - 2045

Portarias

Acessos Rodoviários Futuro - 2045

Portarias

Acesso ferroviário

Acesso ferroviário

Acesso ferroviário

Acessos Ferroviários

Acessos Rodoviários Futuro - 2045

Portarias

Acessos Rodoviários Futuro - 2045

Portarias

Acesso ferroviário

Acesso ferroviário

Acesso ferroviário

Acessos Ferroviários

[Handwritten signature]

Aspectos ambientais



Levantamento e a análise de dados e informações sobre a região do Complexo Portuário, considerando os principais aspectos ambientais relacionados à atividade portuária e o conhecimento sobre as medidas e estratégias referentes à preservação, conservação e recuperação das funções sociais, ecológicas e econômicas da área de influência desse complexo.

Análise do atendimento à legislação pertinente

Status do licenciamento

- Verificação da situação atual do licenciamento ambiental do Complexo Portuário, verificando licenças ambientais vigentes e o atendimento às condicionantes presentes nos referidos documentos

Gestão ambiental portuária

- Análise da estruturação deste setor nos portos e terminais, em consonância com a Portaria SEP/PR nº 104/2009 (SEP/PR, 2009)
- Identificação as diretrizes existentes para a melhoria contínua das conformidades ambientais



Melhorias ambientais

PLANO DE AÇÕES DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE IMBITUBA				
Item	Descrição da ação	Status	Responsável	Prazo estimado
1	Execução do sistema de gestão ambiental no Porto de Imbituba	Iniciado	SCPar Porto de Imbituba S.A.	6 meses
2	Busca pela certificação ISO 14001	Iniciado	SCPar Porto de Imbituba S.A.	4 anos
3	Elaboração e execução das ações de remediação dos passivos ambientais localizados na área do Porto Organizado de Imbituba	Não iniciado	SCPar Porto de Imbituba S.A. e Fatma	2 anos
4	Revisão do monitoramento da qualidade do ar e maior fiscalização sobre operadores portuários que movimentam coque de petróleo	Não iniciado	SCPar Porto de Imbituba S.A., CRB, operadores externos de coque, Prefeitura Municipal de Imbituba e Fatma	Ação contínua
5	Implementação de um programa de educação ambiental	Não iniciado	SCPar Porto de Imbituba S.A.	1 ano



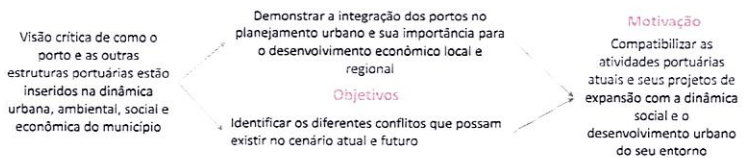
Melhorias ambientais

PLANO DE AÇÕES DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE IMBITUBA				
Item	Descrição da ação	Status	Responsável	Prazo estimado
6	Incentivo à implementação de programas de monitoramento integrado da água superficial	Não iniciado	SCPar Porto de Imbituba S.A., terminais arrendados e FATMA.	3 anos
7	Incentivo à implementação de programas de monitoramento integrado de ruídos	Não iniciado	SCPar Porto de Imbituba S.A., terminais arrendados e FATMA.	3 anos
8	Fiscalização das condições dos caminhões de graneis sólidos que acessam o Porto de Imbituba	Iniciado	SCPar Porto de Imbituba S.A. e terminais arrendados	1 ano
9	Fomento à finalização e execução do plano de manejo da APA Baleia Franca	Iniciado	SCPar Porto de Imbituba S.A. e ICMBio	1 ano



PORTO-CIDADE

Relação Porto-Cidade



Escopo

Aspectos históricos e evolução da ocupação no entorno do Complexo Portuário	Aspectos socioeconômicos	Integração do Complexo Portuário ao espaço urbano dos municípios	Aspectos da dinâmica da região	Iniciativas para qualificação da relação Porto-Cidade	Considerações finais
Relação entre as atividades portuárias ao longo do processo de desenvolvimento do município.	Características da população e das atividades econômicas do município e a relação econômica que estes possuem com o Complexo Portuário e instalações afins.	Integração do Complexo Portuário a configuração e ao planejamento urbano do município, indicação das áreas de conflitos e ocupação incompatíveis.	Abordados aspectos da interface porto-cidade específicos para cada Complexo Portuário. Tratam-se de condições características de cada região.	Descrição de iniciativas desenvolvidas pela Autoridade Portuária e demais terminais e análise daquelas que poderiam ser realizadas a fim de qualificar a relação com a cidade.	Compilação das análises do capítulo e proposições de meios que possam mitigar ou resolver conflitos da relação entre a atividade portuária e as cidades.



Melhorias da relação Porto-Cidade

PLANO DE AÇÕES DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE IMBITUBA				
Item	Descrição da ação	Status	Responsável	Prazo estimado
1	Realização e acompanhamento de iniciativas socioambientais com as comunidades do entorno portuário	Não iniciado	SCPar Porto de Imbituba S.A.	Ação contínua
2	Fortalecimento da comunicação e ações conjuntas entre a autoridade portuária, empresas privadas, poder público e população.	Iniciado	SCPar Porto de Imbituba S.A., Prefeitura Municipal de Imbituba e Governo do Estado de Santa Catarina	Ação contínua



GESTÃO

MATRIZ SWOT E PLANO DE AÇÕES

Gestão administrativa e financeira

Matriz SWOT e Plano de Ações

DIAGNÓSTICO

Análise da Gestão Administrativa

- Apresentação da estrutura organizacional (organograma).
- Apresentação dos principais tópicos institucionais da Autoridade Portuária: Estatuto Social; Lei de Criação; Convênio de Delegação; missão, visão e valores.
- Definição do modelo de gestão.
- Exploração do espaço portuário (análise de arrendamentos, contratos, e áreas arrendáveis).
- Apresentação dos instrumentos de planejamento e sistemas gerenciais integrados.

Recursos Humanos

- Apresentação do quadro de pessoal da AP por setores, cargos, tempo de serviço, escolaridade.
- Descrição dos instrumentos de gestão de RH (Plano de Cargos e Salários, Programas de capacitação).

Análise Financeira

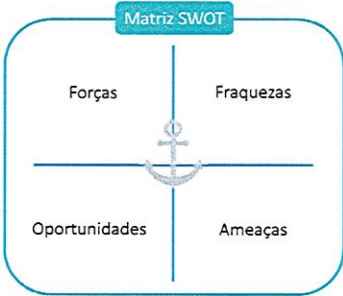
- Análise de indicadores financeiros (liquidez, estrutura de capital e rentabilidade).
- Estrutura tarifária.
- Execução de Investimentos, aportes governamentais e investimentos futuros.

MATRIZ SWOT

PLANO DE AÇÕES E INVESTIMENTOS

Todas as análises anteriores resultam em apontamentos para análise estratégica (matriz SWOT) e elaboração do Plano de Ações

Instalações portuárias: cais e armazenagem Acesso rodoviário Acesso ferroviário Acesso aquaviário Gestão administrativa e financeira Questões ambientais Interação porto-cidade



Plano de Ações

Seções

- MELHORIAS OPERACIONAIS
- INVESTIMENTOS PORTUÁRIOS
- ACESSOS AO COMPLEXO PORTUÁRIO
- GESTÃO PORTUÁRIA
- MEIO AMBIENTE
- PORTO-CIDADE

Iniciativas necessárias para a adequação do complexo portuário em estudo, no sentido de atender, com elevado nível de serviço, à demanda direcionada a esse complexo, atualmente, bem como no futuro.



Melhorias de Gestão Portuária

PLANO DE AÇÕES DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE IMBITUBA				
Item	Descrição da ação	Status	Responsável	Prazo estimado
1	Atualização do organograma da SCPar Porto de Imbituba S.A.	Em andamento	SCPar Porto de Imbituba S.A.	6 meses
2	Manutenção e aprimoramento das ações de planejamento e gestão da SCPar Porto de Imbituba S.A.	Em andamento	SCPar Porto de Imbituba S.A.	Ação contínua
3	Elaboração de instrumentos de gerência de recursos humanos	Em andamento	SCPar Porto de Imbituba S.A.	1 ano
4	Adoção do plano de contas padronizado do setor e monitoramento da implantação do sistema de custeio do porto	Em andamento	SCPar Porto de Imbituba S.A.	2 anos
5	Implantação de Plano de Metas de Desempenho Empresarial	Em andamento	SCPar Porto de Imbituba S.A.	2 anos

Início dos Trabalhos e Elaboração da Versão Preliminar

- 1 Definição dos Complexos Portuários
- 2 Disponibilização e Respostas dos Questionários
- 3 Análises Prévias
- 4 Agendamento - Visitas Técnicas
- 5 Visitas Técnicas

Validação dos Planos Mestres

- 6 Elaboração - Versão Preliminar
- 7 Análise dos Planos Mestres SEP e Autoridade Portuária
- 8 Apresentação da versão preliminar para a AP e CAP
- 9 Disponibilização do Plano Mestre no site da SPP/MTPA para coleta de contribuições
- 10 Respostas às contribuições
- 11 Validação das contribuições (AP e SPP/MTPA)
- 12 Versão Final



[Handwritten signature]



OBRIGADO

MINISTÉRIO DOS
TRANSPORTES, PORTOS
E AVIAÇÃO CIVIL



UNIVERSIDADE FEDERAL
DE SANTA CATARINA

LabTrans
Laboratório de Transportes e Logística