



PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO INTEGRADO (PEIN)

Portos de Imbituba e Laguna

2026 - 2030 - Versão 9.0 - Sintética



Dezembro/2025

CONTROLE DE VERSÕES

O PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO INTEGRADO DA SCPAR PORTO DE IMBITUBA S.A. É FRUTO DE UMA CONSTRUÇÃO AO LONGO DA HISTÓRIA DA EMPRESA.



Versão 4.0

Planejamento Estratégico Integrado
(2021/2025)

Aprovado na 65ª Reunião do CONSAD



Versão 5.0 e 5.1

Planejamento Estratégico Integrado
(2022/2026)

Aprovado na 77ª Reunião do CONSAD



Versão 6.0 e 6.1

Planejamento Estratégico Integrado
(2023/2027)

Aprovado na 89ª Reunião do CONSAD
Atualizado 1º e 2º TRI (PIMB 2709/2022)



Versão 7.0 e 7.1

Planejamento Estratégico Integrado
(2024/2028)

Aprovado na 103ª Reunião do CONSAD
Atualizado 1º e 2º e 3º TRI (PIMB 2696/2023)



Versão 8.0 e 8.1

Planejamento Estratégico Integrado
(2025/2029)

Aprovado na 113ª Reunião do CONSAD
Atualizado 1º e 2º e 3º TRI (PIMB 2777/2024)



Versão 9.0

Planejamento Estratégico Integrado
(2026/2030)

Aprovado na 122ª Reunião do CONSAD
(PIMB 2627/2025)

Capítulo 1 - Introdução	3
1.1 Qual Método/Modelo Teórico Utilizado?	3
1.2 Por que Planejamento Estratégico?	3
1.3 Por que Planejamento Integrado?	3
1.4 Por que Planejamento de 5 Anos (Curto-Médio Prazo)?	5
1.5 Por que Versão Analítica e Versão Sintética?	5
Capítulo 2 - Estratégia De Longo Prazo	6
2.1 Apresentação da Empresa	6
2.1.2 Negócio, Missão, Visão e Valores	7
2.3.2 Matriz SWOT	8
Capítulo 3 - Elementos comuns da Estratégia de Longo Prazo e do Plano Anual de Negócios	12
3.1 Objetivos Estratégicos	12
3.2 Indicadores e Metas Estratégicas	13
3.3 Plano de Ação	15
3.3.1 Ações estratégicas estabelecidas no PDZ	15
3.5. Roadmap Estratégico	17
3.6. Mapa de Risco	18
Capítulo 4 - Plano Anual de Negócios	19
4.1 Orçamento Anual	19
4.1.1 Fluxo de Caixa Projetado	20
4.2.2 Orçamento Operacional - OPEX (DRE)	21
4.2 Orçamento de Investimentos	22
Capítulo 5 - Considerações finais sobre Estratégia de Controle	23
5.1 Controle Operacional	23
5.2 Controle Tático	24
5.3 Controle Estratégico	24
5.4 Controle de atualizações do documento / Versões	24

Capítulo 1 - Introdução

1.1 Qual Método/Modelo Teórico Utilizado?

O método ou modelo teórico geral utilizado na elaboração do presente documento é uma adaptação daquele denominado **Balanced Scorecard (BSC)**, desenvolvido na década de 1990 pelos professores estadunidenses da Harvard Business School, Robert Kaplan e David Norton. Além disso, utilizou-se, também, de modelos e ferramentas complementares, como a Teoria dos Stakeholders, a Matriz Canvas, a Matriz SWOT e a Gestão à Vista.

1.2 Por que Planejamento Estratégico?

O presente documento, intitulado **Planejamento Estratégico Integrado (PEIN)**, constitui-se enquanto um instrumento de gestão focado em planejamento produzido e aplicado pela SCPAR Porto de Imituba S.A. Seu objetivo maior é nortear os caminhos da empresa pelos próximos 5 anos. Logo, trata-se de uma ferramenta de abrangência de curto-médio prazo, estando em consonância com os demais planejamentos vigentes, em especial aqueles de abrangência de longo prazo, quais sejam, o Plano Mestre e o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ).

1.3 Por que Planejamento Integrado?

O presente instrumento de planejamento é um documento que, ao longo dos anos, cada vez faz mais parte do cotidiano da SCPAR Porto de Imituba. Isto porque é visualizado enquanto uma real ferramenta para o trabalho da Autoridade Portuária e não apenas mais um documento dentre tantos outros que compõem nossa rotina. Ao atestar isso, refere-se ao trabalho dos profissionais dos diferentes níveis organizacionais, isto é, desde o operacional, passando pelo tático e chegando até o estratégico. Em outras palavras, o **primeiro motivo** quanto ao PEIN ser integrado se dá porque, justamente, ele visa a integrar toda a empresa a partir de uma única ferramenta de gestão.

Além disso, o PEIN não está desconexo dos demais elementos que compõem as rotinas de gestão da empresa. Ao contrário, a ideia é que ele esteja cada vez mais em sintonia não só com os demais instrumentos de planejamento aplicáveis ao universo portuário, como também com os outros instrumentos do gênero, como aqueles relativos às

funções organização, direção e controle¹, tal como, por exemplo, as rotinas de governança, transparência e compliance da organização. É nesse sentido que pode-se dizer que o PEIN atende à estratégia de planejamento e plano anual de negócios suscitados pela Lei Federal 13.303/2016. Em outras palavras, o **segundo motivo** quanto ao PEIN ser integrado se dá porque, justamente, ele visa a integrar os demais instrumentos de gestão da empresa a partir de uma única ferramenta de gestão.

Pode-se dizer, ainda, que o PEIN é fruto de uma construção conjunta. Sua gênese se dá no Gabinete da Presidência, componente da estrutura organizacional da empresa que, hoje, é responsável por capitanear a elaboração, atualização e controle do documento. Tais processos se dão a partir de um método que permite a contribuição de todos os gestores, colaboradores e conselheiros da organização. O processo de revisão do documento que culminou com a presente versão, por exemplo, se deu a partir de diversas baterias de reuniões, quais sejam:

- Capacitação/Reciclagem teórica e conceitual quanto à temática de “Gestão Estratégica” aplicada aos colaboradores de toda a empresa (Novembro de 2025);
- Encaminhamento de consulta aos principais clientes e “stakeholders” relacionados com o Porto de Imbituba, convidando para participarem do PEIN (Setembro de 2025);
- Recebimento, análise e tratamento das contribuições recebidas pelos “stakeholders”, (4º trimestre de 2024);
- Reuniões entre as áreas pertencentes a cada Diretoria para proposição de revisão do planejamento (Outubro, Novembro e dezembro de 2025);
- Reuniões das instâncias internas de governança para validação do resultado do processo de revisão do planejamento - Diretoria Executiva e CONSAD (Dezembro de 2025).

Desta forma, o **terceiro motivo** quanto ao PEIN ser integrado se dá porque, justamente, ele visa a integrar os agentes internos da empresa, dentre gestores, colaboradores e conselheiros, com vistas a planejar a gestão da empresa a partir de uma única ferramenta de gestão.

¹ Planejamento, organização, direção e controle, também conhecidas como funções administrativas PODC, constituem-se enquanto as quatro funções básicas da Administração ou Gestão, conforme a abordagem Neoclássica, capitaneada por Peter Drucker, um dos “pais” da disciplina.

1.4 Por que Planejamento de 5 Anos (Curto-Médio Prazo)?

Considerando as dinâmicas do mundo contemporâneo, onde a velocidade da mudança, em especial a do mercado e dos negócios, é bastante rápida, um instrumento de planejamento desta natureza, ou seja, de médio-curto prazo, faz-se extremamente importante. Isto porque, além da abrangência de 5 anos, o PEIN é revisado anualmente. Ao fazê-lo, desconsidera-se o ano que passou e passa-se a considerar os 5 anos seguintes. Tal método permite à empresa fazer gestão no curto prazo, atenta à volatilidade da atual economia-mundo, sem, por outro lado, estar desconexa do médio e longo prazo, ou seja, aquilo que está adiante.

1.5 Por que Versão Analítica e Versão Sintética?

O PEIN se constitui a partir de dois tipos de versões, isto é, uma Versão Analítica e uma Versão Sintética. Ambas tratam do mesmo objeto, isto é, a estratégia integrada de gestão da empresa para os próximos 5 anos. Entretanto, a primeira trata-se de uma versão completa, portanto, com maior riqueza de informação. Tal versão é aquela utilizada pelos Diretores Executivos e suas devidas áreas componentes da estrutura organizacional. Nela, constam informações de todos os níveis organizacionais: estratégico, tático e operacional. Já a segunda é uma versão semicompleta, portanto resumida e com menor detalhamento. Tal versão é aquela utilizada pelo Conselho de Administração. Nela, constam apenas informações do nível estratégico. Por fim, é saliente dizer que, na necessidade de revisão pontual de algum elemento do planejamento durante o ano de 2025, antes de sua revisão periódica, alterações em nível estratégico têm como instância máxima de aprovação o Conselho de Administração, enquanto alterações em nível tático e operacional têm como instância máxima de aprovação a Diretoria Executiva. Outro importante fato: a versão disponibilizada no Portal da Transparência é a sintética e não a analítica.

Capítulo 2 - Estratégia De Longo Prazo

2.1 Apresentação da Empresa

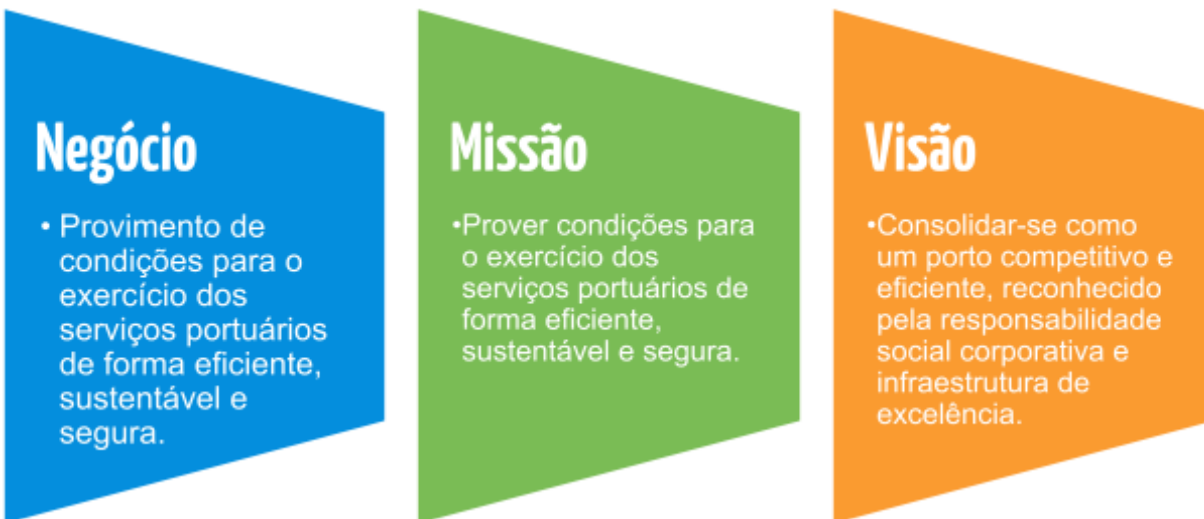
Criado no fim do século XIX com a missão de escoar a produção das recém-descobertas minas de carvão, localizadas nos municípios do sul-catarinense, o porto público representa, até hoje, a única instalação portuária capaz de atender às demandas de comércio internacional na região.

Desde dezembro de 2012, após a delegação do Governo Federal para o Governo do Estado de Santa Catarina, o porto passou a ser administrado pela SCPar Porto de Imbituba S.A, sociedade de propósito específico criada para exercer a Autoridade Portuária de Imbituba. Caracterizado atualmente por suas possibilidades multipropósito, o porto está apto a operar todos os tipos de cargas em uma área terrestre de 1.237.796 metros quadrados, a qual abriga três berços de atracação, instalações administrativas da Autoridade Portuária e cinco Terminais para armazenagem e operação de cargas (Terminal de Contêineres; Terminal de Fertilizantes e Ração Animal; Terminal de Importação e Exportação de Granéis Sólidos; Terminal de Granel Líquido e Terminal de Carga Geral).

CNPJ:	17.315.067/0001-18.
Endereço:	Av. Presidente Vargas, 100. Centro. Imbituba. CEP: 88780-000.
Contato:	(48) 3355-8900 / http://www.portodeimbituba.com.br .
Ato de Criação:	* Escritura Pública de Constituição de Subsidiária Integral – Cartório Silva – Santo Antônio de Lisboa. Livro 00253-N, folhas 105/109. * Deliberação da Assembleia Geral Extraordinária da SC PARTICIPAÇÕES E PARCERIAS S.A., realizada em 13/11/2012.
Reconhecimento:	DECRETO N° 1.390, de 14 de fevereiro de 2013 – SC.
Estatuto Social:	Documento aprovado em Assembleia Geral e/ou Extraordinária do Acionista Único (SC PART Participações e Parcerias S.A): * A 1ª versão (13/11/2012) foi atualizada em dois momentos (26/07/2017 e 30/04/2018). * A 2ª versão (28/06/2018) teve origem na necessidade de adequação à lei 13.303/2016 tendo sido atualizada em 15/10/2018. * A 3ª versão (17/12/2020) se deu pela alteração do porte de empresa tendo sido atualizada em quatro oportunidades (01/02/2021, 29/12/2021, 24/10/2022, 28/04/2023 e 19/12/2023).

2.1.2 Negócio, Missão, Visão e Valores

A SCPAR Porto de Imbituba norteia-se a partir dos seguintes parâmetros estratégicos, repensados e readequados a partir deste ano:



2.3.2 Matriz SWOT²

A SCPAR Porto de Imbituba, considerando o contexto do Porto Organizado de Imbituba (e não apenas aquele atinente à organização em si), norteia-se a partir da seguinte matriz de forças, fraquezas, oportunidades e ameaças:



S

Forças:

01	Relativa baixa espera para atracação dos navios.
02	Infraestrutura especializada para recepção de importação de coque.
03	Armador proprietário de Terminal de Contêiner.
04	Capacidade de armazenagem de forma segregada.
05	Capacidade multipropósito de cargas.
06	Facilidade de acesso aquaviário, bacia de evolução, área de abrigo e área de fundeio que permitem manobras rápidas, constantes e seguras.
07	Profundidade apta para grandes embarcações.
08	Baixa variação da maré e monitoramento meteorológico e maregráfico contínuo.
09	Trecho da BR-101 possui condição alta de nível de serviço.

² Dados extraídos do Plano Mestre do Porto do Porto de Imbituba publicado em julho de 2024 e atualizados ao longo das reuniões de atualização do PDZ.

10	Instrumentos de planejamentos alinhados às políticas e diretrizes do setor portuário.
11	Estrutura de Tecnologia da Informação moderna e atualizada.
12	Quadro de pessoal de carreira com alto nível de formação.
13	Aplicação, controle e aprimoramento constante do instrumento de planejamento estratégico da empresa.
14	Plano de Carreira, Cargos e Salários estruturado.
15	Relacionamento integrado e transparente com os órgãos intervenientes, ecossistema portuário e comunidade de Imbituba.
16	Responsabilidade financeira da Autoridade Portuária.
17	Imunidade recíproca de impostos.
18	Construção de uma relação harmoniosa entre o Porto e a cidade.
19	Desempenho econômico e compromissos ambientais assumidos pela atividade portuária
20	Responsabilidade ambiental.
21	Alto nível de segurança jurídica na contratação pública.
22	Pera ferroviária - Facilidade de manobra.
23	Amplo monitoramento dos cetáceos e outras ações ambientais.
24	Investimento em infraestrutura terrestre e aquaviária.
25	Integração com o corredor logístico TIS.



W

Fraquezas:

01	Deficiência na estrutura do Cais 3.
02	Baixa capacidade de recepção terrestre, nas portarias e balanças.
03	Ausência de sistema de combate a incêndio no cais.
04	Rotatividade nos cargos de gestão e gerenciamento da Autoridade Portuária
05	Quadro de funcionários efetivos em quantitativo insuficiente para atender a demanda que vem sendo direcionada ao Porto.
06	Ausência de visão integrada e tempestiva de dados.
07	Ação judicial com alto potencial para desestabilizar o fluxo de caixa da empresa.
08	Baixa produtividade de granéis sólidos.

09	Inexistência de um arranjo operacional dedicado à movimentação de granel sólido vegetal.
10	Dispersão de resíduos nas vias de acesso.

0

Oportunidades:

01	Restrições nos portos concorrentes para recebimento de navios de grande porte.
02	Fidelização das cargas gerais.
03	Desenvolvimento da Zona de Processamento de Exportação (ZPE).
04	Expansão portuária a partir da incorporação área da Indústria Carboquímica Catarinense (ICC).
05	Expansão na capacidade de recepção terrestre (<i>gate 4</i>).
06	Projeto de expansão das instalações de acostagem.
07	Existência de espaços a serem utilizados como áreas de apoio logístico (pátio regulatório ou pátio de triagem).
08	Conclusão da pavimentação da BR-285 (possibilidade de atração de novas cargas).
09	Melhorias e implantação de projetos ferroviários e rodoviários no Porto e seu entorno (possibilidade de ligação à malha ferroviária nacional).
10	Fomento de iniciativas de soluções tecnológicas por meio de hackathon
11	Previsão de leilão de arrendamentos IMB 11.
12	Previsão de leilão de arrendamentos IMB 6.
13	Previsão de doação de investimentos para ampliação de área de atracação.

T

Ameaças:

01	Interferências políticas diversas.
02	Aumento da capacidade prevista em portos concorrentes.
03	Criação de novos Terminais de Uso Privado (TUPs).
04	Risco de proximidade física à comunidade pesqueira, à Área de Proteção Ambiental (APA) da Baleia Franca e ao centro da cidade.

05	Vias municipais de baixa capacidade de utilização para o acesso aos gates.
06	Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável de Imbituba (PDDSI) desatualizado.
07	Imbróglios fundiários na gleba destinada ao futuro TUP da IEP.
08	Cruzamentos ferroviários em nível na área urbanizada.
09	Definição de zonas portuárias para uso residencial e comercial - Plano Diretor.
10	Aumento do tráfico internacional.
11	Instabilidade geopolítica.

Capítulo 3 - Elementos comuns da Estratégia de Longo Prazo e do Plano Anual de Negócios

3.1 Objetivos Estratégicos

A SCPAR Porto de Imbituba norteia-se a partir dos seguintes objetivos estratégicos:

Resultados	1. Zelar pela sustentabilidade socioambiental, econômica e financeira da empresa.
Clientes (Stakeholders)	2. Ampliar a movimentação portuária de forma eficiente e segura.
Processos Internos	3. Consolidar a excelência na gestão e governança corporativa. 4. Modernizar a infraestrutura portuária.
Aprendizado e Crescimento	5. Promover a valorização e o crescimento dos colaboradores.

3.2 Indicadores e Metas Estratégicas

A SCPAR Porto de Imbituba norteia-se a partir dos seguintes indicadores e metas estratégicas:

Objetivo Estratégico	Diretoria	Indicador	Descrição	Melhor	A/ M ³	Aferição	Metas 2025					Metas anos seguintes			
							Meta 1° Tri	Meta 2° Tri	Meta 3° Tri	Meta 4° Tri	Meta Total	2027	2028	2029	2030
Zelar pela sustentabilidade socioambiental, econômica e financeira da empresa.	DIREX 1	Valor do EBTIDA (em milhares de R\$).	EBTIDA = Lucro Líquido + Impostos sobre o Lucro + Depreciação e Amortização - Receitas Financeiras	+	A	Tri	R\$ 4.800	R\$ 5.200	R\$ 6.100	R\$ 4.000	R\$ 20.100	R\$ 21.700	R\$ 23.500	R\$ 24.400	R\$ 25.100
	DIRON 2	Efetividade na Exploração das Áreas Arrendadas	Movimentação Total Anual das Áreas Arrendadas / Área Arrendada disponibilizada em M2	+	A	Tri	1,8	1,9	2,0	1,8	7,5	7,8	8,0	8,5	10,0
	DIRGF 3	Ticket Médio Diário das Operações Portuárias	[(Receitas Tabela I + Tabela II + Tabela III + Arrendamento Variável - Descontos Concedidos) / (Horas Atracadas no mês)] X 24	+	M	Tri	R\$ 80.000	R\$ 80.000	R\$ 80.000	R\$ 80.000	R\$ 80.000	R\$ 85.000	R\$ 90.000	R\$ 95.000	R\$ 100.000
	DINFR A 4	Índice de desempenho ambiental (IDA).	Metodologia própria ANTAQ.	+	A	Anual	97%	97%	97%	97%	97%	97%	97%	97%	97%
	PRESI 5	% de clippings positivos.	(Nº de Clippings Positivos x 100) / Nº de Clippings Total	+	A	Tri	80%	80%	80%	80%	83%	83%	85%	85%	85%
Ampliar a movimentação portuária de forma eficiente e segura.	DIRON 6	% de ocupação dos berços.	(Horas Atracadas * 100) / Total de Horas Disponíveis para Atracação	+	A	Tri	75%	75%	75%	75%	75%	80%	80%	80%	80%
	DIRON 7	Produtividade geral média diária (em Ton.).	Total de Toneladas Movimentadas / (Dias totais do mês x Taxa de Ocupação dos Berços)	+	M	Tri	26.000	26.000	26.000	26.000	26.000	26.000	27.000	28.000	30.000
	DIREX 8	Movimentação geral total (em milhões de toneladas).	Soma da tonelage de todas as movimentações realizadas no porto no período.	+	A	Tri	1,70	2,10	2,20	1,80	7,80	8,20	8,70	9,00	9,30
Consolidar a excelência na gestão e governança corporativa.	DIREX 9	% Implantação do Sistema de Gestão Integrado	Execução do contrato de preparação para a Certificação ISO 9.001; 14.001; 45.001.	+	A	Tril	20%	20%	20%	20%	80%	Mante r	Mante r	Mante r	Mante r
	PRESI 0	Métrica Gestão.gov.br. (nota de 0 a 100).	(Instrumento de Maturidade da Gestão - IMG 100 Pontos)	+	A	Anual	Bronz e 4	Bronz e 4	Bronz e 4	Bronz e 4	Bronz e 4	Bronz e 4	Bronz e 4	Bronz e 4	Bronz e 4
	PRESI 1	% de execução das macroações do Gabinete, Comunicação e	(Nº de Macroações em Dia x 100) / Nº de Macroações Totais.	+	A	Anual	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%

³ Acumulado ou média

		Controle Interno em relação ao planejado.														
	DIREX 1 2	Índice de Gestão da Autoridade Portuária (IGAP) (nota de 0 a 10).	Metodologia própria SNPTA.	+	A	Anual	9,0	9,0	9,0	9,0	9,0	9,5	9,5	9,5	9,5	9,5
	DIREX 1 3	% de eficiência pessoal.	Gastos com Pessoal Total / (Receita Operacional Bruta - Descontos e Cancelamentos)	-	A	Tri	35%	35%	35%	35%	35%	35%	35%	35%	35%	35%
	DIPAR 1 4	% de execução das macroações de Planejamento e Assuntos Regulatórios em relação ao planejado	(Nº de Macroações em Dia do Planejamento e de Assuntos Regulatórios x 100) / Nº de Macroações Total DIPAR	+	M	Tri	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%
	DIPAR 1 5	Implantação de melhorias de processos relacionados a planejamento e assuntos regulatórios	nº de melhorias implementadas pela DIPAR	+	M	Tri	0	1	0	1	2	2	2	2	2	2
	DIPAR 1 6	Índice de execução das iniciativas planejadas no PEIN	[(Nº de Macroações em Dia da empresa x 100) / Nº de Macroações Total da empresa] + (Nº de indicadores estratégicos dentro da meta x 100) / Nº de total de indicadores estratégicos] / 2	+	M	Tri	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%
	DIRGF 1 7	Índice de execução das iniciativas planejadas no PEIN	(Nº de Macroações em Dia x 100) / Nº de Macroações Totais.	+	M	Tri	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%
	DINFR A 1 8	% de execução das macroações da Engenharia-em relação ao planejado.	[(Nº de Macroações em Dia Engenharia x 100) / Nº de Macroações Total Engenharia + (Nº de Macroações em Dia TI x 100) / Nº de Macroações Total TI] / 2	+	M	Tri	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%
Modernizar a infraestrutura portuária.	DINFR A 1 9	% de execução das macroações da TI e da SSMA em relação ao planejado.	[(Nº de Macroações em Dia TI x 100) / Nº de Macroações Total TI+ (Nº de Macroações em Dia SSMA x 100) / Nº de Macroações Total SSMA] / 2	+	A	Tri	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%
	DIREX 2 0	% de execução do PPA	Investimentos Realizados no Período / Previsão orçamentária do LOA 2025	+	A	Tri	13%	13%	13%	13%	50%	60%	70%	80%	90%	90%
Promover a valorização e o crescimento dos colaboradores.	DIREX 2 1	% de satisfação dos colaboradores.	A partir de metodologia própria da Pesquisa de Clima Organizacional (serviço a ser contratado).	+	A	Anual	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%
	DIRGF 2 2	% de colaboradores capacitados (realização de cursos de capacitação no período).	(Nº de Capacitados x 100) / Nº de Colaboradores Total	+	A	Tri	18%	37%	54%	75%	75%	75%	75%	75%	75%	75%

3.3 Plano de Ação

O Plano de Ação do Planejamento Estratégico Integrado é composto a partir de metodologia 5W2H e Gráfico de Gantt. O plano, na íntegra, pode ser acessado a partir do anexo a este documento (Anexo I – Plano de Ação) e, abaixo, segue uma versão sintética, com foco nas macroações e suas devidas classificações: quanto aos objetivos estratégicos; quanto à matriz SWOT, quanto aos Indicadores Estratégicos e quanto aos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável.

3.3.1 Ações estratégicas estabelecidas no PDZ

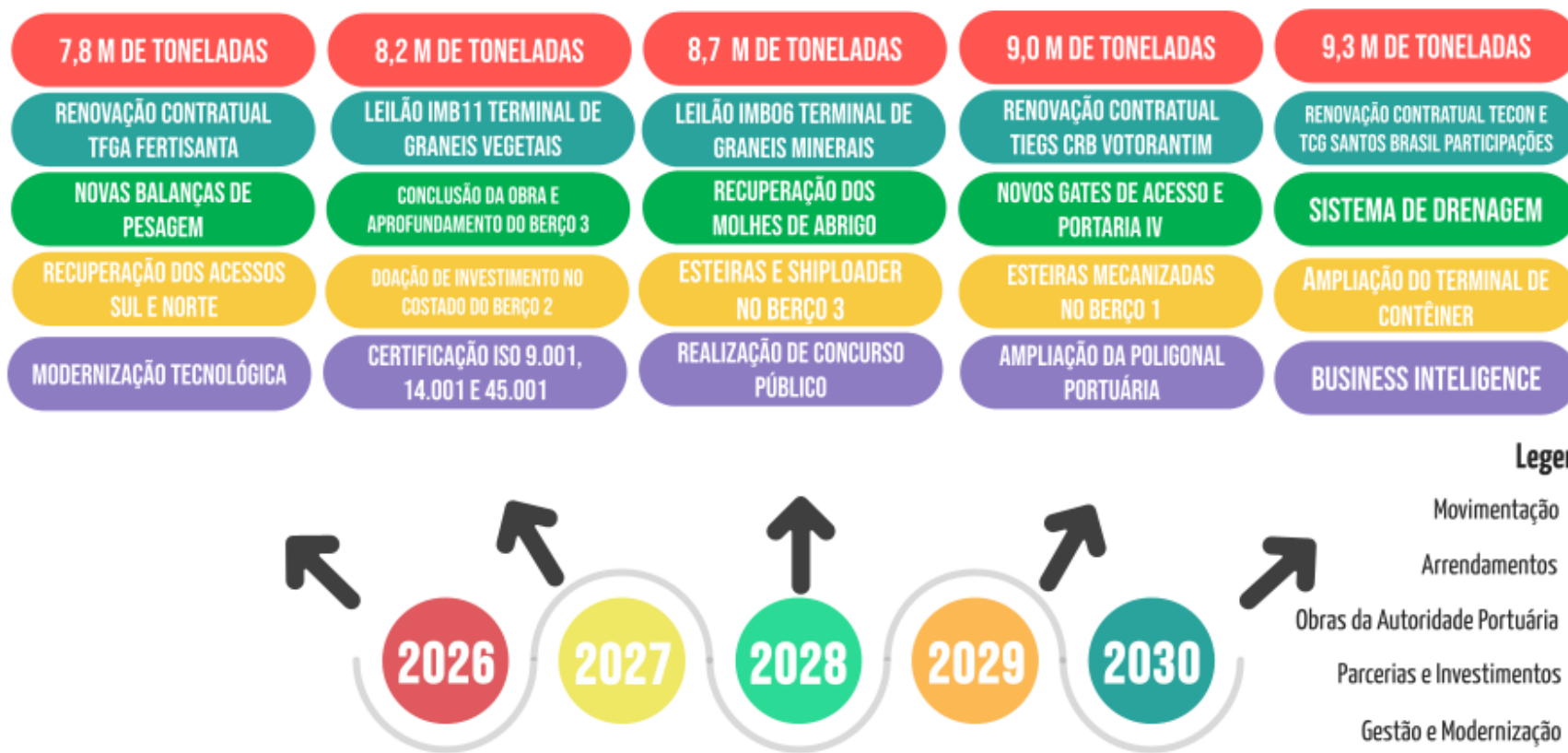
ÓRGÃO COLEGIADO

DIRETORIA EXECUTIVA

	Macroação	Prazo
1	Construção da nova portaria com novo acesso ao Porto	2026-2029
2	Fomentar a integração dos sistemas de controle de acessos e operações	2026-2029
3	Viabilizar nova correia transportadora e shiploader para aumento de produtividade de movimentação de GSA	2025-2029
4	Viabilizar nova correia transportadora para aumento de produtividade de movimentação de GSM	2029-2035
5	Construção de nova portaria exclusiva para acesso administrativo	2029-2035
6	Reorganização das vias internas adjacentes ao Cais 1, A0, A1, A2, A3, A1.1	2035-2040
7	Extensão dos trilhos para movimentação dos portêineres até o Cais 1	2035-2040
8	Formalização da exploração de instalações localizadas na poligonal do Porto Organizado por órgãos intervenientes nas operações portuárias	2026-2029
9	Fomento de ações voltadas à exploração de áreas afetas à operação portuária	Ação Contínua
10	Atualização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto Organizado de Imbituba aos termos da Portaria nº 61, de 10 de junho de 2020	2026-2029
11	Manutenção e aprimoramento do Instrumento de Planejamento Estratégico Integrado (PEIN)	Ação Contínua
12	Implantação de plataforma de Business Intelligence - BI	2026-2029
13	Manutenção de programa de capacitação estruturado	Ação Contínua
14	Manutenção de política de gestão de pessoas voltada ao relacionamento interpessoal no ambiente de trabalho	Ação Contínua
15	Realização de concurso público para contratação de novos empregados	2026-2029
16	Busca pela certificações ISO 9001, ISO 14001 e ISO 45001	2026-2029
17	Fiscalização dos caminhões de granéis sólidos que acessam o Porto de Imbituba	Ação Contínua
18	Fomento à execução do Plano de Manejo e Zoneamento da APA da Baleia Franca	Ação Contínua
19	Avaliação de soluções técnicas para reduzir a emissão de material particulado no pátio de contêineres	Ação Contínua
20	Avaliação dos equipamentos utilizados para transporte e armazenamento de granel sólido	Ação Contínua

21	Continuidade dos planos e programas de monitoramento ambiental	Ação Contínua
22	Monitoramento do atendimento à legislação de gerenciamento de riscos, atendimento à emergência de saúde e segurança do trabalhador	Ação Contínua
23	Elaborar projeto e implementar adequações no sistema de tratamento de efluentes	2029-2035
24	Elaborar projeto e implementar adequações no sistema de drenagem	2029-2035
25	Acompanhar e participar das discussões do Projeto de Lei nº 849/2025	2029-2035
26	Avaliar e adotar medidas para promover a descarbonização do Porto Organizado	2029-2035
27	Realização de estudos arqueológicos subaquáticos	2026-2029
28	Verificação da pertinência de inclusão da Gleba da ICC à poligonal portuária	2029-2035
29	Ampliação da capacidade viária do acesso ao porto organizado	2029-2035
30	Viabilização da Zona de Processamento de Exportações (ZPE) de Imbituba	2026-2029
31	Elaborar Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV)	2026-2029
32	Fortalecimento de vínculos com a comunidade e entorno	Ação Contínua
33	Recuperação, reforço e ampliação (alargamento) do Cais 3	2026-2029
34	Instalação de dois dolphins no Cais 3	2026-2029
35	Dragagem e aprofundamento do Cais 3	2026-2029
36	Instalação de um dolphin na ponta do Cais 2	2026-2029
37	Novo berço na porção externa do Cais 2	2029-2035
38	Aprofundamento e derrocamento do Cais 1	2026-2029
39	Recuperação e reforço do molhe	2026-2029
40	Implantação do Cais Transversal	2035-2040
41	Solução do déficit de capacidade de movimentação de Granéis Sólidos Agrícolas	2026-2029
42	Solução do déficit de capacidade de movimentação de Outros Granéis Sólidos Minerais	2029-2035
43	Implantação do sistema de combate a incêndio no cais	2026-2029
44	Duplicação do acesso norte ao Porto de Imbituba	2029-2035
45	Melhoria do acesso sul do Porto de Imbituba	2026-2029
46	Participar das discussões junto ao Governo Federal e Ferrovia Tereza Cristina para renovação da concessão da malha ferroviária	2026-2029
47	Criação de pátios de triagem para credenciamento e agendamento de veículos	2029-2035

3.5. Roadmap Estratégico⁴



⁴ Considera o ano a entrega

3.6. Mapa de Risco



Capítulo 4 - Plano Anual de Negócios

4.1 Orçamento Anual

A metodologia adotada para construção do orçamento foi o OBZ (Orçamento Base Zero), consistindo na revisão das atuais projeções de receitas e custos da companhia para chegar ao budget viável. As diretrizes para construção do planejamento levaram em consideração as seguintes premissas:

- Segregação dos custos e despesas por departamento, com a validação das expectativas financeiras pelo diretor competente de cada área;
- Projeção das receitas elaboradas pela Diretoria de Operações e Negócios, considerando o cenário de movimentação financeira projetada;
- Expectativas de inflação conforme Boletim Focus, disponibilizado pelo Banco Central do Brasil de novembro de 2025;

Como metodologia de acompanhamento e controle das estimativas ao longo do ano, propõe-se a adoção dos seguintes procedimentos:

- Os valores sintéticos (Nível 2), devem ser monitorados periodicamente pela Diretoria Executiva, para fins de acompanhamento das metas de resultados;
- Os valores sintéticos (Nível 2) serão monitorados pela Diretoria de Gestão e Finanças, sendo utilizados como parâmetro para fins de aferição de disponibilidade financeira e orçamentária;
- Os valores analíticos (Nível 3 e 4) devem ser gerenciados pela Gerência Respectiva e Diretoria Competente, devendo ser comunicado a Diretoria de Gestão e Finanças as hipóteses em que eventualmente venha a exceder os limite de OPEX e CAPEX previstos para o período corrente;

Já para fins estratégicos, as diretrizes a serem utilizadas para fins de planejamento correspondem:

- O planejamento de investimentos (CAPEX) e os limites a serem executados em investimento correspondem a 50 % (cinquenta por cento) do EBITDA projetado pela companhia em cada exercício;
- Os investimentos adicionais deverão ser justificados por acréscimo de receitas ou demais hipóteses de geração de caixa, ou então pela existência de disponibilidade de caixa superior ao caixa mínimo;
- Define-se como caixa mínimo, para fins de gerenciamento, a quantia equivalente a 35% (trinta e cinco por cento) da receita líquida da companhia do exercício anterior;

Desta forma, o Orçamento Operacional (OPEX) e o Orçamento de Investimentos (CAPEX) são estruturados a seguir, conjuntamente aos fluxos de caixa projetados para os exercícios subsequentes, considerando as diretrizes propostas no presente documento:

4.1.1 Fluxo de Caixa Projetado

Parâmetro	2026	2027	2028	2029	2030
Em Milhares de Reais - R\$					
PLANEJADO					
[+] Entradas recorrentes de caixa	156.000	152.900	148.200	148.500	152.400
Receitas Atividade Portuária	125.500	130.400	135.700	140.000	143.900
Rendimentos Financeiros	30.200	22.200	12.200	8.200	8.200
Outras Receitas	800	800	800	800	800
(-) Ajustes em Recebíveis	500	500	500	500	500
[-] Saídas recorrentes de caixa	92.200	94.900	97.600	100.600	103.300
Recursos Humanos	40.000	41.800	43.600	45.500	47.400
Infraestrutura e Engenharia	21.000	21.000	21.000	21.000	21.000
Meio Ambiente e ST	11.200	11.600	12.000	12.300	12.700
Tecnologia da Informação	3.000	3.000	3.000	3.100	3.200
Operações Portuárias	4.200	4.400	4.600	4.800	5.000
Segurança Portuária	6.300	6.600	6.800	7.100	7.300
Administrativo	11.500	11.500	11.600	11.800	11.700
(-) Amortização Depreciação	4.000	4.000	4.000	4.000	4.000
(-) Outros ajustes de Caixa	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
[-] Recolhimento de tributos	18.211	18.248	18.202	18.449	18.996
Tributos Federais sobre Receitas	14.147	14.762	15.443	15.982	16.464
Tributos Federais sobre Lucro	4.064	3.486	2.759	2.468	2.532
[=] Geração de caixa operacional	45.589	39.752	32.398	29.451	30.104
[-] Investimentos	120.150	129.000	110.500	21.250	15.000
Infraestrutura em Geral	4.650	5.000	4.000	2.250	500
Expansão da Infraestrutura Portuária	108.500	118.000	101.500	14.000	9.500
Outros Investimentos	7.000	6.000	5.000	5.000	5.000
[+] Entradas Extraordinárias	50.000	30.000	30.000	0	0
Crédito Tributário de IRPJ	20.000	0	0	0	0
Aumento de Capital Social	0	0	0	0	0
Recursos PAC Federal	30.000	30.000	30.000	0	0
Retenção de Dividendos	0	0	0	0	0
Outorga em Arrendamentos	0	0	0	0	0

[-] Outras saídas não recorrentes	50.000	30.000	7.000	6.000	6.500
Dividendos ao Acionista	50.000	30.000	7.000	6.000	6.500
[+/-] VARIAÇÃO DE CAIXA	-74.561	-89.248	-55.102	2.201	8.604
[+] SALDO DE CAIXA INICIAL	235.000	160.439	71.191	16.089	18.290
[=] SALDO DE CAIXA FINAL	160.439	71.191	16.089	18.290	26.894

4.2.2 Orçamento Operacional - OPEX (DRE)

OPEX					
	2026	2027	2028	2029	2030
	Em Milhares de Reais - R\$				
1. RECEITAS TOTAIS	156.500	153.400	148.700	149.000	152.900
1.1 RECEITAS DA ATIVIDADE PORTUÁRIA	125.500	13.400	135.700	140.000	143.900
1.2 OUTRAS RECEITAS	31.000	23.000	13.000	9.000	9.000
2. TRIBUTOS	18.211	18.248	18.202	18.449	18.996
3. CUSTOS E DESPESAS	97.200	99.900	102.600	105.600	108.300
3.1 RECURSOS HUMANOS	40.000	41.800	43.600	45.500	47.400
3.2 INFRAESTRUTURA E ENGENHARIA	21.000	21.000	21.000	21.000	21.000
3.3 MEIO AMBIENTE E SAÚDE	11.200	11.600	12.000	12.300	12.700
3.4 TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO	3.000	3.000	3.000	3.100	3.200
3.5 OPERAÇÕES PORTUÁRIAS	4.200	4.400	4.600	4.800	5.000
3.6 SEGURANÇA PORTUÁRIA	6.300	6.600	6.800	7.100	7.300
3.7 ADMINISTRATIVO EM GERAL	11.500	11.500	11.600	11.800	11.700
4. RESULTADO LÍQUIDO PROJETADO	41.089	35.252	27.898	24.951	25.604
5.1 EBITDA Geral	20.153	21.738	23.657	24.418	25.137
5.2 EBITDA Ajustado	20.153	21.738	23.657	24.418	25.137

4.2 Orçamento de Investimentos

Em Milhares de Reais - R\$

	2026	2027	2028	2029	2030
6.1 INFRAESTRUTURA EM GERAL	4.650	5.000	4.000	2.250	500
6.1.01 Reforma e Construção de Prédios Administrativos	250	500	500	250	0
6.1.02 Reforma e Construção de Portarias	800	2.000	2.000	1.500	0
6.1.03 Reforma e Construção de Casas de Convivência	500	1.000	0	0	0
6.1.04 PPCI - Projeto e Execução	800	0	0	0	0
6.1.05 Compra de Contêineres Habitáveis	300	200	200	0	0
6.1.06 CONTENÇÃO DE ENCOSTAS	800	800	800	0	0
6.1.07 Outros investimentos	1.200	500	500	500	500
6.2 EXPANSÃO DA INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA	108.500	118.000	101.500	14.000	9.500
6.2.01 Recuperação e ampliação dos molhes de abrigo	30.000	30.000	30.000	0	0
6.2.02 Recuperação estrutural do cais III	45.000	30.000	0	0	0
6.2.03 Execução de derrocagem no cais I	8.000	0	0	0	0
6.2.04 Execução de derrocagem no cais III	1.000	10.000	0	0	0
6.2.05 Projeto e execução da recuperação do cais I e II	2.000	8.000	8.000	4.000	0
6.2.06 Dragagem de aprofundamento	1.000	2.000	20.000	0	0
6.2.07 Projeto e execução para atracação no costado do cais II	2.000	20.000	30.000	0	0
6.2.08 Execução de delfim no cais II	3.000	0	0	0	0
6.2.09 Projeto e Execução do Sistema de Drenagem	2.000	1.500	1.000	0	0
6.2.10 Ampliação de Vias e Pátios - Pavimentação	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
6.2.11 Construção de área para manutenção de equipamentos pesados	2.000	2.000	0	0	0
6.2.12 CONTENÇÃO DE ENCOSTAS no morro da Praia da Vila	1.000	1.000	1.000	500	500
6.2.13 Construção de espaço para rebocadores e plataforma de acesso	1.000	2.000	2.000	0	0
6.2.14 Estação de Tratamento de Esgoto - ETE	2.000	2.000	0	0	0
6.2.15 Outros Investimentos em Infraestrutura de Laguna	2.500	2.500	2.500	2.500	2.000
6.2.16 Outros investimentos em Infraestrutura de Imbituba	4.000	5.000	5.000	5.000	5.000
6.3 OUTROS INVESTIMENTOS	7.000	6.000	5.000	5.000	5.000
6.3.01 Infraestrutura Tecnológica	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
6.3.02 Automação e Equipamentos	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
6.3.03 Desenvolvimento de Software	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
6.3.04 Aquisição de Mobiliários e Equipamentos	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
6.3.06 Outros investimentos	3.000	2.000	1.000	1.000	1.000

Em Milhares de Reais - R\$

	2026	2027	2028	2029	2030
6.1 INFRAESTRUTURA EM GERAL	4.650	5.000	4.000	2.250	500
TOTAIS DE INVESTIMENTOS	120.150	129.000	110.500	21.250	15.000

Capítulo 5 - Considerações finais sobre Estratégia de Controle

O controle do Planejamento Estratégico Integrado será realizado de maneira tripartite, considerando o 1) *controle operacional*, o 2) *controle tático* e o 3) *controle estratégico*. A figura a seguir sintetiza esta Estratégia de Controle.

Figura 6 – Estratégia de Controle do Planejamento Estratégico Integrado da SCPAR Porto de Imbituba S.A.

Controle	Presta Conta	Avalia	Data
Operacional	Colaboradores	Gerentes	Contínuo (Definição por Área)
Tático	Chefes	Diretores	Até 30 de Abril de 2026 Até 31 de Julho de 2026 Até 27 de Outubro de 2026 Até 28 de Fevereiro de 2027
Estratégico	Diretores	Conselheiros	29 de Maio de 2026 31 de Agosto de 2026 30 de Novembro de 2026 30 de abril de 2027

5.1 Controle Operacional

Será realizado de maneira mensal pelos Chefes dos Departamentos (Áreas). Cada Chefe possui autonomia para definir a estratégia de controle operacional, sempre visando à maximização da eficiência do processo, dadas as dinâmicas específicas da área.

É de responsabilidade do Chefe, portanto, controlar a execução do planejamento da área/departamento sob sua gerência. Tal controle é imprescindível para que o Chefe preste contas na segunda etapa do controle, qual seja, no Controle Tático.

5.2 Controle Tático

Será organizado de maneira trimestral pelos Diretores Executivos e pelo Gabinete da Presidência. Acontecerá no último dia útil do mês subsequente ao fechamento do trimestre. Tais datas poderão ser alteradas a partir da agenda da Diretoria Executiva.

No Controle Tático, Gabinete da Presidência, Chefes e Diretoria Executiva deverão se reunir (presencialmente ou virtualmente) com vistas a discutir o cumprimento dos indicadores táticos-operacionais e o cumprimento do cronograma do plano de ação. Caberá ao Gabinete da Presidência compilar o status dos indicadores e das ações no trimestre de forma prévia à reunião e caberá a cada Chefe apresentar seu desempenho à Diretoria Executiva na mesma reunião.

As atas das reuniões de controle do planejamento deverão constar as justificativas para o não alcance dos indicadores, bem como para o não cumprimento do cronograma do plano de ação. Além disso, deve-se constar, também, os ajustes ou ações a serem realizadas com vistas a sanar os problemas ou desafios identificados.

É a partir das informações advindas da reunião de Controle Tático que a Diretoria Executiva levantará informações para a prestação de contas do Controle Estratégico.

5.3 Controle Estratégico

Será organizado de maneira trimestral pelo Conselho de Administração. Acontecerá no primeiro dia útil da segunda quinzena do mês subsequente ao Controle Tático. Tais datas poderão ser alteradas a partir da agenda das reuniões ordinárias do Conselho de Administração.

No Controle Estratégico, Diretoria Executiva e Conselho de Administração deverão se reunir (presencialmente ou virtualmente) com vistas a discutir o cumprimento dos indicadores estratégicos e o alcance dos objetivos estratégicos. Caberá ao Gabinete da Presidência da SCPAR Porto de Imbituba compilar essas informações de forma prévia à reunião, solicitando pauta em reunião ordinária do CONSAD.

5.4 Controle de atualizações do documento / Versões

Versão	data	Descrição / Justificativa
9.0	12/12/2025	Documento enviado para aprovação da DIREX e do CONSAD.



Assinaturas do documento



Código para verificação: **17IXM64K**

Este documento foi assinado digitalmente pelos seguintes signatários nas datas indicadas:



LUCIMÁRIO JOSÉ DA SILVA (CPF: 882.XXX.534-XX) em 19/12/2025 às 20:58:16

Emitido por: "SGP-e", emitido em 17/12/2024 - 16:45:21 e válido até 17/12/2124 - 16:45:21.

(Assinatura do sistema)



JOAO PAULO GOMES VIEIRA (CPF: 006.XXX.859-XX) em 19/12/2025 às 21:20:43

Emitido por: "SGP-e", emitido em 11/01/2024 - 15:21:25 e válido até 11/01/2124 - 15:21:25.

(Assinatura do sistema)



CAMILA MARTINEZ MENES (CPF: 012.XXX.791-XX) em 20/12/2025 às 16:06:31

Emitido por: "SGP-e", emitido em 22/02/2019 - 14:49:08 e válido até 22/02/2119 - 14:49:08.

(Assinatura do sistema)



RENATO DIAS MARQUES DE LACERDA (CPF: 018.XXX.717-XX) em 22/12/2025 às 13:45:00

Emitido por: "SGP-e", emitido em 13/07/2018 - 15:00:11 e válido até 13/07/2118 - 15:00:11.

(Assinatura do sistema)



JOÃO LUIZ DE ÀVILA (CPF: 027.XXX.719-XX) em 26/12/2025 às 14:17:45

Emitido por: "SGP-e", emitido em 11/04/2023 - 15:42:02 e válido até 11/04/2123 - 15:42:02.

(Assinatura do sistema)



GERSON LUIZ SCHWERDT (CPF: 421.XXX.860-XX) em 08/01/2026 às 14:28:04

Emitido por: "SGP-e", emitido em 20/03/2019 - 13:26:31 e válido até 20/03/2119 - 13:26:31.

(Assinatura do sistema)



FERNANDO MORETTI TEIXEIRA em 23/01/2026 às 13:44:38

Emitido por: "SGP-e", emitido em 11/04/2023 - 15:41:45 e válido até 11/04/2123 - 15:41:45.

(Assinatura do sistema)

Para verificar a autenticidade desta cópia, acesse o link <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo/conferencia-documento/UEINQl8xMzc3MV8wMDAwMjYyN18yNjI3XzlwMjVfMTdJWE02NEs=> ou o site <https://portal.sgpe.sea.sc.gov.br/portal-externo> e informe o processo **PIMB 00002627/2025** e o código **17IXM64K** ou aponte a câmera para o QR Code presente nesta página para realizar a conferência.