

1. Introdução

Esta seção aborda informações gerais sobre o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA da instalação portuária destinada à movimentação e armazenagem de carga containerizada e carga geral, em área localizada no Porto de Itajaí, localizado no município de Itajaí-SC, denominada **ITJ01** no âmbito do planejamento do Governo Federal.

Os estudos de viabilidade de arrendamentos portuários objetivam a avaliação de empreendimentos e servem de base para abertura de procedimentos licitatórios, no âmbito do planejamento do Governo Federal. Em linhas gerais, busca-se identificar a estimativa inicial de valores remuneratórios pela exploração do ativo para abertura de licitação, considerando-se, para tanto, diversas variáveis de ordem jurídica, técnica, operacional, econômica, financeira, contábil, tributária e ambiental.

Desse modo, no presente estudo foram definidos os valores, prazos e demais parâmetros referentes ao empreendimento **ITJ01** do Porto Organizado de Itajaí, necessários para subsidiar a abertura de procedimento licitatório, com vistas a propiciar remuneração adequada à Autoridade Portuária, bem como permitir retorno adequado aos possíveis investidores.

Por meio do Ofício nº 273/2025/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR de 05/08/2025, a Secretaria Nacional de Portos encaminhou solicitação à Infra S.A. para realização do estudo para estruturação do projeto de arrendamento da área **ITJ01** localizada no Porto Organizado de Itajaí. O estudo tem como objetivo subsidiar procedimento licitatório, destinado à movimentação e armazenagem de carga containerizada e carga geral.

De maneira geral, o processo de atualização desse estudo consiste na elaboração e revisão das informações e premissas anteriormente adotadas em outros terminais com a mesma vocação, em especial as seguintes verificações:

- Atualização da situação jurídica e contratual das áreas/instalações a serem licitadas;
- Atualização da situação atual da área, tais como: dimensão da área, *layout*, tipo de carga, acessos, inventários de bens existentes, operação etc.;
- Atualização das premissas operacionais do estudo: demanda, preços, custos, investimentos, capacidade, câmbio, impostos, valor de arrendamento, licenciamento ambiental etc.;
- Incorporação de determinações/contribuições de órgãos intervenientes ocorridas nas primeiras rodadas de leilões portuários, tais como: TCU, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA, Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis - ANP entre outros; e
- Incorporação de normas/regras supervenientes à elaboração original dos estudos.

2. Histórico dos Fatos

Por meio do Ofício nº 512/2019/SURIN de 20/09/2019, o Município de Itajaí em conjunto com a Autoridade Portuária- Superintendência do Porto de Itajaí, encaminharam solicitação à Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, manifestação de interesse e concordância com a realização dos trabalhos e estudos de desenvolvimentos e implantação de um novo modelo de gestão e exploração do Porto de Itajaí, mediante condição da manutenção da Autoridade Portuária Pública e Municipal, no qual haja a participação da iniciativa privada, estando esse projeto alinhado à política de desestatização do atual Governo Federal, bem como as políticas de desenvolvimento regional do Município de Itajaí.

O processo para realização dos estudos referente ao Porto de Itajaí se inicia por meio do Ofício nº 341/2019/SNPTA de 04/11/2019, no qual entre várias observações, solicita à EPL, hoje Infra S.A. a realização dos serviços técnicos de elaboração de projetos e serviços relativos ao processo de desestatização ou desinvestimento do Porto de Itajaí-SC, solicita também manifestação preliminar desta empresa quanto ao seu interesse, capacidade e disponibilidade de realizar os estudos correspondentes, considerando as políticas do setor e a manifestação da Superintendência do Porto de Itajaí e da Prefeitura Municipal de Itajaí-SC, constante do Ofício nº 512/2019/SURIN.

Em resposta ao Ofício nº 341/2019/SNPTA de 04/11/2019, a EPL encaminhou Ofício nº 144/2020/PRE/EPL de 03/03/2020, no qual apresenta o Plano de Trabalho e orçamento para realização dos estudos de desestatização do Porto de Itajaí-SC.

Por meio do Ofício nº 260/2020/SNPTA DE 03/04/2020, a Secretaria encaminhou parecer favorável para execução dos serviços técnicos de estruturação para implantação do projeto de desestatização do Porto de Itajaí-SC, com o Plano de Trabalho devidamente assinado para desenvolvimento dos estudos.

Por meio do Ofício nº 221/2020/SURIN de 07/05/2020, a Superintendência de Portos de Itajaí, encaminhou solicitação de manifestação do Poder Concedente no sentido de alertar o término de prazo do Convênio de Delegação do Porto de Itajaí com a municipalidade de Itajaí e o contrato de arrendamento da APM Terminals. Tal preocupação se origina pelo fato deste contrato e o convenio de delegação findarem no ano de 2021. Por conta destes fatos a Superintendência do Porto de Itajaí, solicita manifestação de que as atividades serão mantidas sem interrupção e que os contratos firmados com a atual operadora serão honrados pela empresa sucessora da exploração da nova concessão.

Em 21/05/2020 por meio do Ofício DSU 175/2020, a empresa APM TERMINALS, encaminhou para a Superintendência do Porto de Itajaí, manifestação de preocupação quanto as notícias veiculadas em abril de 2019 em relação a data da licitação que seria no segundo semestre de 2020. Segundo a empresa esse cronograma cria incertezas na estabilidade das operações, traz impacto nas decisões e projeções das linhas de transporte marítimo. Por isso solicita um período não inferior a 18 meses entre a data que o novo licitante será adjudicado e a expiração do atual contrato que é dezembro de 2022.

Seção A – Apresentação

Por meio do Ofício nº 247/2020/SURIN de 26/05/2020, a Superintendência do Porto de Itajaí, encaminhou para a Infra S.A. manifestação de apreensão com o Ofício encaminhado pela APM Terminals em relação ao cronograma estabelecido pela SNPTA para o processo de arrendamento/concessão do Porto de Itajaí e também a preocupação da arrendatária quanto à continuidade da atividade portuária.

Em 07/04/2022 foi realizada Audiência Pública nº 005/2022, com vistas a colher subsídios e contribuições para a concessão do Porto de Itajaí.

Por meio do Despacho ANTAQ de 24/06/2022, foram explicitados os procedimentos de abertura de Audiência Pública nº 005/2022, com o objetivo de obter contribuições, subsídios e sugestões referente ao procedimento de desestatização do Porto Organizado de Itajaí/SC.

Por meio da Nota Técnica nº 18/2022/CPLA (SEI nº 1623113), a CPLA analisou as contribuições recebidas na Audiência Pública com vistas a decidir pela conveniência, oportunidade e adequabilidade de incorporação das contribuições nos documentos submetidos à avaliação da sociedade, sobretudo no que diz respeito às minutas de edital e contrato.

A Comissão destacou que as contribuições foram apreciadas de forma coordenada entre ANTAQ, MINFRA e EPL, tendo em vista que o projeto de concessão envolve um trabalho conjunto entre as instituições, dadas as respectivas competências. Nesse aspecto foram incorporadas as ponderações do Relatório Técnico nº 5/2022/GT-ODSE-001-21-DG (SEI nº 1615568).

O contrato de arrendamento SPI 030/2001 celebrado entre a APM Terminals com o Porto de Itajaí foi encerrado em 31/12/2022 por decurso de prazo;

O Convênio de Delegação nº 08/97 celebrado entre a União com o Município de Itajaí foi encerrado em 01/01/2023 por decurso de prazo.

Por meio do Ofício nº 174/2023/SNPTA-MPOR de 05/04/2023, a SNPTA solicita à ANTAQ que proceda uma análise sobre as recomendações proferidas pelo Acórdão TCU nº 245/2023-TCU, no sentido de modelar o estudo com base no projeto de concessão do canal de acesso aquaviário de Paranaguá.

Por meio do Ofício nº 586/2023/SNPTA-MPOR de 06/09/2023, a SNPTA encaminha ao Diretor da APM Terminais de Itajaí, informativo sobre o andamento do processo seletivo nº 001-2023-ANTAQ que trata do arrendamento temporário mediante contrato de transição, com vistas a zelar pela continuidade operacional naquele Porto, assim como questionar se a empresa tem interesse em realizar o desfazimento de bens classificados como não reversíveis do Contrato de Arrendamento nº 030/01, extinto em 31 de dezembro de 2022.

Por meio do Ofício nº DSU 119/2023 de 08/09/2023, a APM Terminals, em resposta ao Ofício nº 586/2023 de 06/09/2023, sobre o interesse em se desfazer dos bens classificados como “não reversíveis”, informa que concorda em deixar os referidos bens para que sejam utilizados por terceiros conforme condições estipuladas nos itens a, b, c, d, e, f, g, h e i do Ofício.

Seção A – Apresentação

Em resposta ao Ofício nº DSU 119/2023 de 08/09/2023 foi encaminhado Ofício nº 595/2023/SNPTA-MPOR de 08/09/2023, no qual a Secretaria declara que está de acordo e esclarece que o valor máximo a ser pago de indenização à APM Terminais pelos bens será de R\$ 25.100.458,61 (vinte e cinco milhões, cem mil, quatrocentos e cinquenta e oito reais e sessenta e um centavos) na data base de abril de 2022 conforme Nota Técnica no 17/2022/CEPRO1- EPL/GEPRO1-EPL/DPL-EPL.

Por meio do Ofício nº 599/2023/SNPTA-MPOR, a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários encaminha à ANTAQ um breve histórico sobre as tratativas com a APM Terminais em relação ao Processo Seletivo nº 01-2023 ANTAQ, para a escolha do novo arrendatário com o objetivo de promover a regularização temporária operacional do Porto de Itajaí, enquanto são preparados os respectivos procedimentos licitatórios por parte do Poder Concedente. Faz referência também aos Ofícios 586/2023 e DSU 119/2023 acima mencionados a respeito da indenização dos bens não reversíveis, conforme relação dos bens e valores apresentados. Por fim solicita manifestação desta agência e relação ao Processo Seletivo nº 01/2023-ANTAQ e as ponderações da APM Terminais.

Por meio do Contrato transitório nº 01/2023 de 14/12/2023, o Porto de Itajaí firmou contrato com a empresa Mada Araújo Asset Management Ltda, vencedora do processo seletivo simplificado.

Em 23/04/2024 foi realizada Audiência Pública nº 003/2024, com vistas a colher subsídios e contribuições para a concessão do Porto de Itajaí.

Por meio do Ofício nº 452/2024/SNP-MPOR de 11/10/2024, a SNP solicita à Infra S.A. a revisão dos estudos do projeto de concessão do Porto Organizado de Itajaí, no sentido de segregar o projeto em dois ativos, sendo um o canal de acesso e o outro em área de arrendamento, atendendo as contribuições recebidas de consulta e Audiência Pública realizada pela ANTAQ no período de 11/03/2024 a 10/05/2024.

Por meio do Acórdão nº 755-2024-ANTAQ de 12/12/2024, foi aprovado a transferência do controle societário em caráter transitório as operações portuárias para a empresa Seara Operações Portuárias CNPJ nº 11.448.549/0001-60, referente ao Contrato de Arrendamento Transitório nº 01/2023. Determinar que a transferência do controle societário da empresa Seara Alimentos Ltda. (Cedente) para a empresa JBS S.A. (Cessionária) deverá ser concluída em até 180 (cento e oitenta) dias após a publicação deste Acórdão, sob pena de sua revogação, salvo restrição imposta por parte de outra autoridade pública.

Por meio do Convênio de Descentralização nº 002/2024 de 12/12/2024, o Ministério de Portos e Aeroportos autoriza a Autoridade Portuária de Santos a explorar, administrar em caráter temporário o Porto Organizado de Itajaí, pelo período de um ano, prorrogável, desde que haja conveniência das partes.

Por meio do Ofício nº 129/2025/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR de 26/03/2025, encaminha à ANTAQ solicitação de revisão da modelagem da concessão do Porto de Itajaí, levando em conta a segregação do canal de acesso e da área correspondente ao arrendamento, conforme contribuições recebidas da consulta pública nº 03/2024-ANTAQ, as quais servirão de diretrizes para o novo estudo.

Seção A – Apresentação

Por meio do Ofício nº 166/2025/CHGAB-SNP-MPOR/SNP-MPOR de 17/02/2025, foi encaminhado à ANTAQ o requerimento de expansão de área e realização de Investimentos referente ao contrato de Arrendamento Transitório nº 01/2023.

Por meio do Ofício nº 185/2025/SNP-MPOR de 27/03/2025, a SNP encaminha à Infra S.A. as determinações e recomendações do TCU ao Ministério dos Transportes no sentido de sanear as pendências junto ao TCU. Informa também que entre outros assuntos e após consultas de Audiência Pública, optou por dividir o projeto em duas licitações, sendo uma licitação do canal de acesso de Itajaí e a outra em licitação do terminal **ITJ01**.

Em 20/05/2025 foi publicado no Diário Oficial da União o Acórdão nº 307-2025-ANTAQ, autorizando a expansão da área do arrendamento transitório do contrato nº 01/2023.

Por meio do Ofício nº 273/2025/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR de 05/08/2025, a Secretaria Nacional de Portos encaminhou solicitação para estruturação dos estudos de viabilidade do projeto de arrendamento da área **ITJ01** do Porto Organizado de Itajaí a ser elaborado pela Infra S.A. O estudo tem como objetivo subsidiar procedimento licitatório, destinado à movimentação e armazenagem de carga containerizada e carga geral.

3. O Estudo

O estudo de viabilidade da área **ITJ01** no Porto Organizado de Itajaí está estruturado em seções, conforme explicitado a seguir:

- Seção A – Apresentação;
- Seção B – Estudos de Mercado;
- Seção C – Engenharia;
- Seção D – Operacional;
- Seção E – Financeiro; e
- Seção F – Ambiental.

A partir da avaliação de viabilidade baseada em uma multiplicidade de variáveis, é possível obter projeções de comportamento do empreendimento frente ao mercado, possibilitando maior segurança e transparência nas decisões de investimento para os interessados no certame.

A metodologia de avaliação utilizada para precificar os arrendamentos portuários é a do Fluxo de Caixa Descontado (FCD), segundo a qual os fluxos operacionais são projetados para determinado horizonte de tempo, apurando-se dessa estrutura de receitas e despesas a riqueza líquida expressa em moeda atual (presente), por meio da aplicação de taxa de desconto denominada “custo médio ponderado de capital”, do inglês *Weighted Average Capital of Cost* – WACC.

Oportuno esclarecer que no caso do estudo de viabilidade do Porto Organizado de Itajaí, foram realizadas várias versões conforme contribuições de Audiência Pública, premissas do Ministério, orientações da Autoridade Portuária, Prefeitura de Itajaí, Governo do Estado de Santa Catarina. Desse modo conforme

Seção A – Apresentação

ofício nº 273/2025/DNOP-SNP-MPOR/SNP-MPOR de 05/08/2025, o estudo passa a adotar a data-base de **abril/2025**, e o prazo contratual previsto para a área de arrendamento é de 25 anos, com início previsto para o ano de 2028 e término em 2052.

No tocante aos procedimentos de execução dos estudos, oportuno mencionar que são adotados os regramentos e normativos que estabelecem as diretrizes para elaboração de projeto de concessões e arrendamentos portuários, bem como os principais instrumentos de planejamento do setor portuário para o Porto de Itajaí, a seguir especificado.

INTRUMENTO	DESCRIÇÃO
Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013;	Lei dos Portos
Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, e alterações posteriores;	Regulamento da Lei dos Portos
Resolução ANTAQ Nº 127 DE 08/04/2025	Regulamento de áreas no Porto Organizado
Resolução ANTAQ nº 85 de 18 de agosto de 2022;	Regulamento de elaboração de EVTEA
Plano Mestre do Porto de Itajaí (2018);	Planejamento setorial
Plano de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ do Porto de Itajaí (2019-REV-06)	Planejamento setorial
Regulamento de Exploração do Porto de Itajaí- (2018)	Planejamento setorial

Tabela 1 - Dispositivos legais para elaboração de EVTEA do Porto de Itajaí.

Fonte: Elaboração própria.

Com relação à justificativa para elaboração do estudo de viabilidade para o arrendamento da área **ITJ01** do Porto Organizado de Itajaí, é importante frisar que se faz necessário reestabelecer a operação portuária o mais célere possível, visto que no momento a operação se realiza por meio de um contrato transitório, e do mesmo modo garantir um contrato que possibilite os investimentos necessários para uma operação competitiva e garanta uma remuneração adequada para a Autoridade Portuária.

Com esta abordagem, a elaboração de estudos de viabilidade visando à abertura de procedimento licitatório para a área de arrendamento **ITJ01** mostra-se de relevante interesse público, na medida em que busca garantir o abastecimento nacional e internacional, promovendo, ainda, a maximização da utilização dos ativos públicos.

4. Descrição do Complexo Portuário de Itajaí

O Complexo Portuário de Itajaí localiza-se no estado de Santa Catarina, nos municípios de Itajaí e Navegantes, no litoral centro-norte do estado. As instalações portuárias que compõem o Complexo ficam às margens do Rio Itajaí-Açu, em que, para fins de padronização, adotou-se como margem direita aquela que abriga o Porto Público de Itajaí e demais TUPs localizados em Itajaí, enquanto o TUP Portonave, situado em Navegantes, encontra-se na margem esquerda do rio.

Conforme Portaria nº 28 de 07/01/2020, foi disponibilizada a nova Poligonal do Porto Organizado de Itajaí.

Seção A – Apresentação

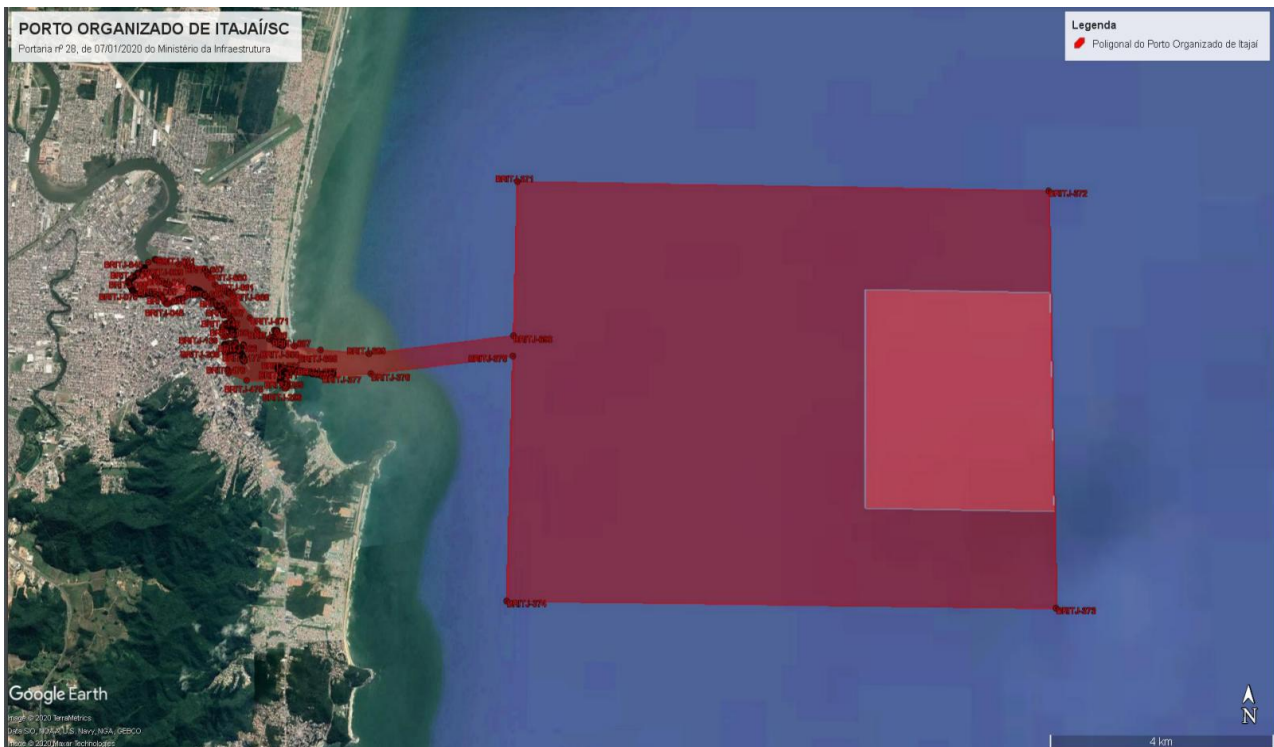


Figura 1 - Poligonal do Porto Organizado de Itajaí-SC.
Fonte: Portaria nº 28 de 07/01/2020.



Figura 2 - Poligonal do Porto Organizado de Itajaí-SC.
Fonte: Google Earth (2021) Elaboração: SPI.

O Complexo Portuário de Itajaí é composto pelo Porto Organizado de Itajaí e pelos Terminais de Uso Privado (TUP) Teporti Terminal Portuário de Itajaí S.A. (TUP Teporti), Poly Terminais S.A. (TUP Poly Terminais), Trocadeiro Portos e Logística Ltda. (TUP Trocadeiro), Barra do Rio Terminal Portuário S.A. (Terminal Barra do Rio), Terminal Portuário Braskarne (TUP Braskarne) e Portonave S.A. Terminais Portuários de Navegantes (TUP Portonave).

Seção A – Apresentação



Figura 3 - Localização dos terminais do Complexo Portuário de Itajaí-SC.
Fonte: Google Earth. Elaboração: LabTrans/UFSC (2017).

4.1. Localização do Porto Organizado de Itajaí

O Porto Organizado de Itajaí é um porto público, cuja administração atualmente é realizada pela Superintendência do Porto de Itajaí (SPI). O Porto localiza-se na margem direita do Rio Itajaí-Açu, a aproximadamente 3,2 km de sua foz. Suas coordenadas geográficas são 26°54'02" Latitude Sul e 48°39'59" Longitude Oeste.

A imagem a seguir mostra o zoneamento atual do porto, destacado em verde:



Figura 4 - Zoneamento atual do Porto de Itajaí (verde).
Fonte: PDZ, 2019.

4.2. Acessos

4.2.1. Acesso Rodoviário

A hinterlândia do Complexo Portuário de Itajaí é composta pelas rodovias BR-101, BR-470, BR-486, BR-282 e SC-412, por onde as cargas com origem ou destino ao Complexo Portuário são transportadas. No entorno portuário, os veículos com destino às instalações portuárias do município de Itajaí utilizam o acesso da BR-101 e a via Rua Dr. Reinaldo Schmithausen ou a Av. Gov. Adolfo Konder. Já na margem esquerda do Rio Itajaí-Açu, para acesso ao TUP Portonave, em Navegantes, os veículos percorrem, inicialmente, a BR-470, no trecho situado no entorno portuário, e, na sequência, a Av. Portuária Vicente Honorato Coelho.



Figura 5 - Localização da malha rodoviária da hinterlândia do Complexo Portuário de Itajaí.
Fonte: PDZ, 2019

4.2.2. Acesso Ferroviário

O Complexo Portuário em estudo não possui acesso ferroviário previsto no curto e médio prazo e não há perspectivas de implantação de vias férreas na poligonal do Porto Organizado, porém existem estudos e projetos ferroviários que contemplam a região do vale do Itajaí, o qual prevê a construção do Corredor Ferroviário Santa Catarina (trecho da “Ferrovia do frango”) com bifurcação no município de Itajaí. Salienta-se que, apesar da perspectiva, a obra ainda está em fase de projeto e, dessa forma, não é considerada no âmbito da projeção de demanda. Tais obras possibilitariam maior acesso às cargas da região oeste de Santa Catarina, principalmente do tipo *reefer*, com potenciais ganhos competitivos para região.

4.2.3. Acesso Aquaviário

O tráfego ao longo do canal de acesso ao Complexo Portuário de Itajaí limita-se a uma velocidade máxima permitida de 7 nós (BRASIL, 2016c). É considerado obrigatório o uso de rebocadores e da praticagem, desde o ponto de embarque do práctico até a atracação no terminal de destino.

Seção A – Apresentação

ultrapassagens e cruzamentos não são permitidos ao longo do canal, sendo este classificado como monovia. Já o tráfego noturno é permitido, porém apresenta restrições sobre as dimensões das embarcações (BRASIL,2016).

As operações noturnas no canal de acesso até o TUP Braskarne permitem navios com um comprimento inferior ou igual a 265 metros e boca máxima de 33 metros. Já em relação aos terminais localizados a montante do TUP Braskarne, estão autorizadas a navegar no período noturno apenas embarcações com comprimento menor ou igual a 85 metros e boca de até 18 metros.

Quanto à Folga Abaixo da Quilha (FAQ), ressalta-se que esta é calculada em relação ao calado da embarcação, exceto para as embarcações que demandam ao TUP Trocadeiro. As demais restrições operacionais sobre as dimensões das embarcações que são vigentes no canal de acesso ao Complexo Portuário de Itajaí, referem-se à intensidade da corrente de maré, a intensidade dos ventos e a altura das ondas.

Por fim, destaca-se que no canal de acesso interno do Complexo somente é permitido o tráfego de embarcações com boca superior a 43 metros quando não houver embarcações atracadas no Píer Turístico. Para entrada e saída da Barra é necessário ter visibilidade de no mínimo 0,5 milhas náuticas (BRASIL, 2016).



Figura 6 - Acesso aquaviário ao Complexo Portuário de Itajaí.
Fonte: Google Earth (2001) Elaboração: LabTrans/UFSC (2017).

Importante destacar que a Portaria nº 35/CPSC, editada pela Capitania dos Portos de Santa Catarina em de 22 de julho de 2022, estabelece os novos parâmetros de operação que os navios que utilizam o acesso aquaviário do Complexo Portuário de Itajaí devem seguir.

Seção A – Apresentação

Entre os fatores limitantes está previsto, conforme a Resolução SPI nº 013, de 27/12/2024, que os navios terão o comprimento máximo de 350 m e boca máxima de 52m.

Em comunicado emitido pela Autoridade Portuária de Santos/Porto de Itajaí de 01/03/2025, ficam estabelecidas as seguintes Menores Profundidades Observadas (MPO)¹ conforme segue:

I – Profundidade dos canais e bacia de evolução:

- a) Canal externo: profundidade mínima de 14,00 m, aplicando a FAQ (folga abaixo da quilha) de 15% do calado dos navios com até 350 m e FAQ adicional de 0,80m;*
- b) Trecho do canal interno: profundidade mínima de 13,60 m, aplicando a FAQ de 10% do calado de navios com até 350 m e FAQ adicional de 0,80m;*
- c) Trecho da bacia de evolução 1: profundidade mínima de 13,60 m aplicando a FAQ de 0,60 m e FAQ adicional de 0,8m.*
- d) Trecho da bacia de evolução 2: profundidade mínima de 13,60 m aplicando a FAQ de 10% do calado do navio com até 350 m FAQ adicional de 0,8m;*

II – Profundidade dos berços dos terminais JBS/SEARA, Porto Público e Terminal Portonave:

- a) Berço 1 (JBS/SEARA): 13,80 m*
 - b) Berço 2 (JBS/SEARA): 13,70 m*
 - c) Berço 3 (Porto Público): 13,70 m*
 - d) Berço 4 (Porto Público): 13,70 m*
 - e) Berço 1 (Portonave): Em obras*
 - f) Berço 2 (Portonave): Em obras*
 - g) Berço 3 (Portonave): 13,50 m*
- FAQ de 0,60 cm.***

4.2.4. Instalações de Acostagem

O Porto de Itajaí possui 1.047,30 metros de cais de acostagem formados pelos berços 1 (285,00m) e 2 (272,30m), arrendados à JBS/SEARA, que somam 557,30 metros de extensão, e pelos berços 3 (210,00m) e 4 (280,00m) compondo 490,00 metros de cais de uso público.

Destaca-se que os berços 3 e 4 passaram por recentes obras de realinhamento e reforço de cais, custeadas pelo Governo Federal, visando a adequação das instalações portuárias para o recebimento de navios de maior porte. A seguir apresentamos a disposição dos berços que compõem o Porto Organizado de Itajaí.

¹ Consulta ao site da SPI no dia 10/06/2022

Seção A – Apresentação

Berço	Destinação	Características Construtivas	Estado de Conserv.	Comprim. (m)
1	Contêiner, carga unitizada e veículos	Estacas de concreto armado com cortina fechada	Ótimo	285,00
2	Contêiner, carga unitizada e veículos	Estacas de concreto armado com cortina fechada	Ótimo	272,30
3	Contêiner, carga unitizada e veículos	Estacas de concreto armado com cortina fechada	Ótimo	210,00
4	Contêiner, carga unitizada e veículos	Estacas de concreto armado com cortina fechada	Ótimo	280,00
Pier Turístico	Passageiros	Pier tipo Dinamarquês sobre estacas, apoio com dolphins de atracação	Ótimo	78,00

Tabela 2 - Características dos berços do Porto de Itajaí.

Fonte: PDZPI/2019 Revisão 6, editado.



Figura 7 - Localização dos quatro berços do Porto de Itajaí.

Fonte: SPI sobre imagem Google Earth (2019).

4.2.5. Bacia de Evolução

O Complexo Portuário de Itajaí possui atualmente duas bacias de evolução. A bacia 01 está localizada entre o Terminal JBS/SEARA e o TUP Portonave. Ela possui profundidade de projeto de 14 metros, com extensão de 1.150 metros e largura de 400 metros.

A bacia 02 está com a mesma profundidade de projeto, com extensão de 940 metros e largura de 500 metros. A imagem a seguir mostra a localização das duas bacias:

Seção A – Apresentação

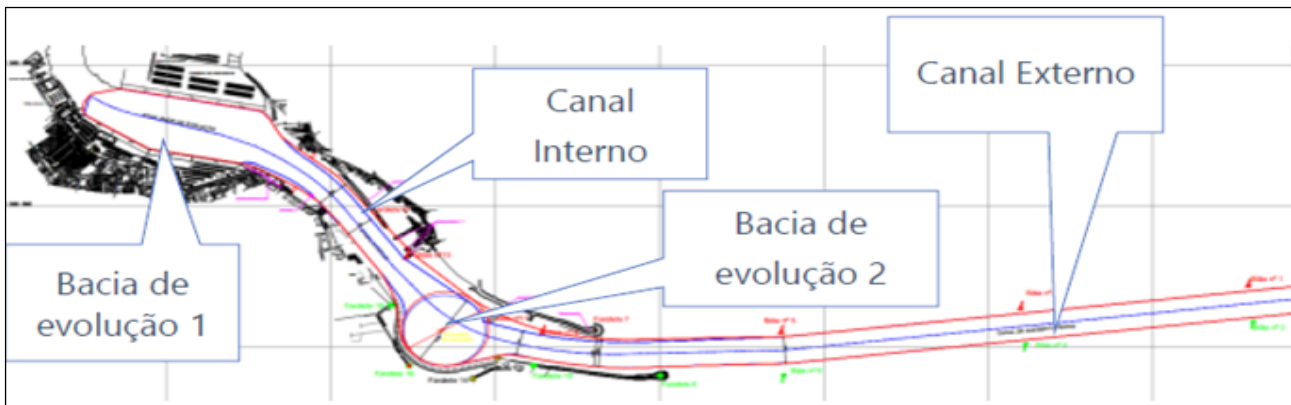


Figura 8 - Localização das bacias de evolução.

Fonte: SPI.

A Carta Náutica do Porto de Itajaí é a de número 1841, disponibilizada pelo Centro de Hidrografia da Marinha - CHM².

Destaca-se que os acessos aquaviários do Porto Organizado de Itajaí passaram por recentes obras de aprofundamento, alargamento e implementação da Bacia de Evolução 2, que propiciaram a partir de agosto de 2020 relevantes ganhos operacionais, com possibilidade de atracação de navios *full container* de maior porte (com LOA de 350m e boca de 48,5m).

4.2.6. Áreas de Fundeio

A análise dos fundeadouros do Complexo Portuário de Itajaí tem como base as informações retiradas da NPCP-SC (BRASIL, 2016), da Resolução nº 07/2014 da Superintendência do Porto de Itajaí (BRASIL, 2014), da Carta Náutica nº 1841 (BRASIL, 2016b), do Roteiro da Marinha para Costa Sul (BRASIL, 2016a) e de informações obtidas por aplicação de questionário on-line.



Figura 9 - Fundeadouros do Complexo Portuário de Itajaí.

Fonte: Google Earth (2001) Elaboração: LabTrans/UFSC (2017).

² Consulta ao site do CHM no dia 31/08/2021

<https://www.marinha.mil.br/chm/dados-do-segnav/cartas-raster>

Seção A – Apresentação

Há duas áreas de fundeio destinadas para as embarcações que demandam todos os terminais do Complexo Portuário de Itajaí. De acordo com a NPCP-SC (2022), há uma terceira área para fundeio de embarcações de esporte e/ou recreio localizada entre o alinhamento da Ponte do Molhe Sul com a Ponta de Cabeçadas.

É importante mencionar que somente o fundeadouro destinado para embarcações em situação de quarentena está descrito na Carta Náutica nº 1841 (BRASIL, 2016b), possuindo área total de aproximadamente 770 m². De acordo com informações obtidas com a SPI, entretanto, essa área deixou de ser utilizada, uma vez que a profundidade do local é incompatível com o calado das embarcações que atualmente frequentam o Complexo.

Já o fundeadouro destinado às embarcações que aguardam autorização para atracação no terminal de destino, tem capacidade para atender 20 embarcações simultaneamente. Essa área tem profundidade mínima de aproximadamente 18 m, conforme carta náutica a seguir:

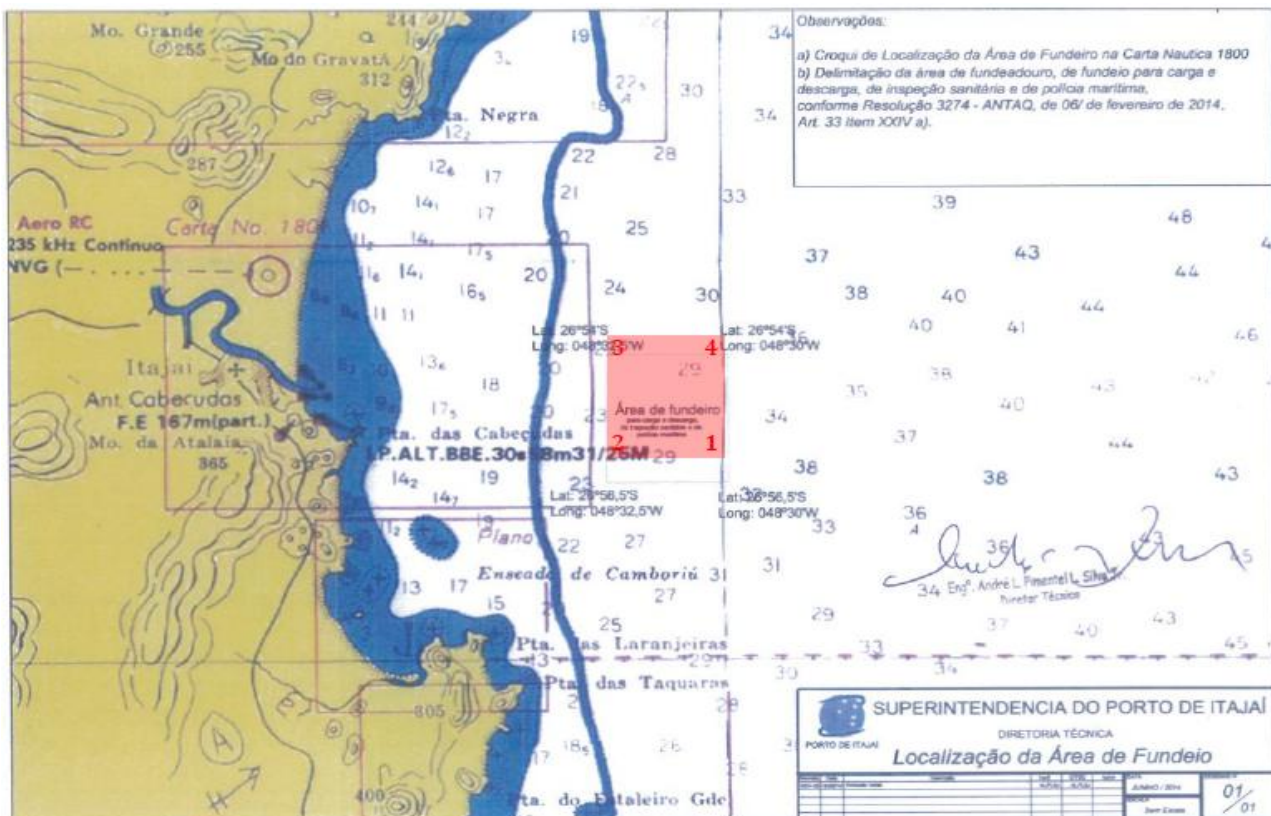


Figura 10 - Área de Fundeio do Complexo Portuário de Itajaí.

Fonte: SPI sobre Resolução nº 07/2014.

Ademais, destaca-se que é proibido o fundeio nas áreas de manobra do Complexo Portuário de Itajaí. Já o fundeio no canal de acesso é permitido somente quando houver a necessidade de aguardar o término da manobra de outra embarcação ou em caso de emergência (BRASIL, 2016a).

4.2.7. Acesso Hidroviário

Muito embora historicamente o Rio Itajaí-Açu tenha sido o ponto de partida para colonização de todo o Vale do Itajaí, a partir da entrada de colonizadores rio acima, ainda não existe formalmente a hidrovia, portanto, não foi observada movimentação de carga para o Porto de Itajaí por esta modalidade de transporte.

4.2.8. Acesso Dutoviário

O Complexo Portuário de Itajaí não possui ligações dutoviárias.

4.2.9. Terminal de Passageiros

Desde 2001, o Porto de Itajaí dispõe de um terminal para navios de cruzeiros, administrado pela Superintendência do Porto de Itajaí, com uma estação de passageiros alfandegada e dotado de infraestrutura necessária para receber passageiros em rotas nacionais e internacionais.

O Terminal Marítimo de Passageiros de Itajaí “Guilherme Alvim Asseburg” com 2.697,50 m² de área total, está localizado na Av. Prefeito Paulo Bauer nº 755, em frente à Praça Vidal Ramos, centro histórico da cidade, coordenadas geográficas de 26°54'17" Latitude Sul e 48°39'16" de Longitude Oeste).

O Píer de passageiros se encontra dentro da poligonal do Porto Organizado de Itajaí, mas fora da área portuária destinada à movimentação de cargas. O prédio do Terminal de Passageiros abriga instalações da Polícia Federal, Agência Nacional de Vigilância Sanitária – ANVISA e Receita Federal, salas de embarque e desembarque, acesso isolado para serviços e áreas de lazer destinadas às tripulações dos navios.

Além do píer exclusivo para passageiros, plataforma e cinco dolphins (dois de amarração, com distância de 250 metros entre eles, e três de atracação. Possui um calado de 10 metros DHN e bacia de evolução para atender navios de até 270 metros de comprimento. A Figura a seguir mostra a localização do Píer de Passageiros.

Seção A – Apresentação

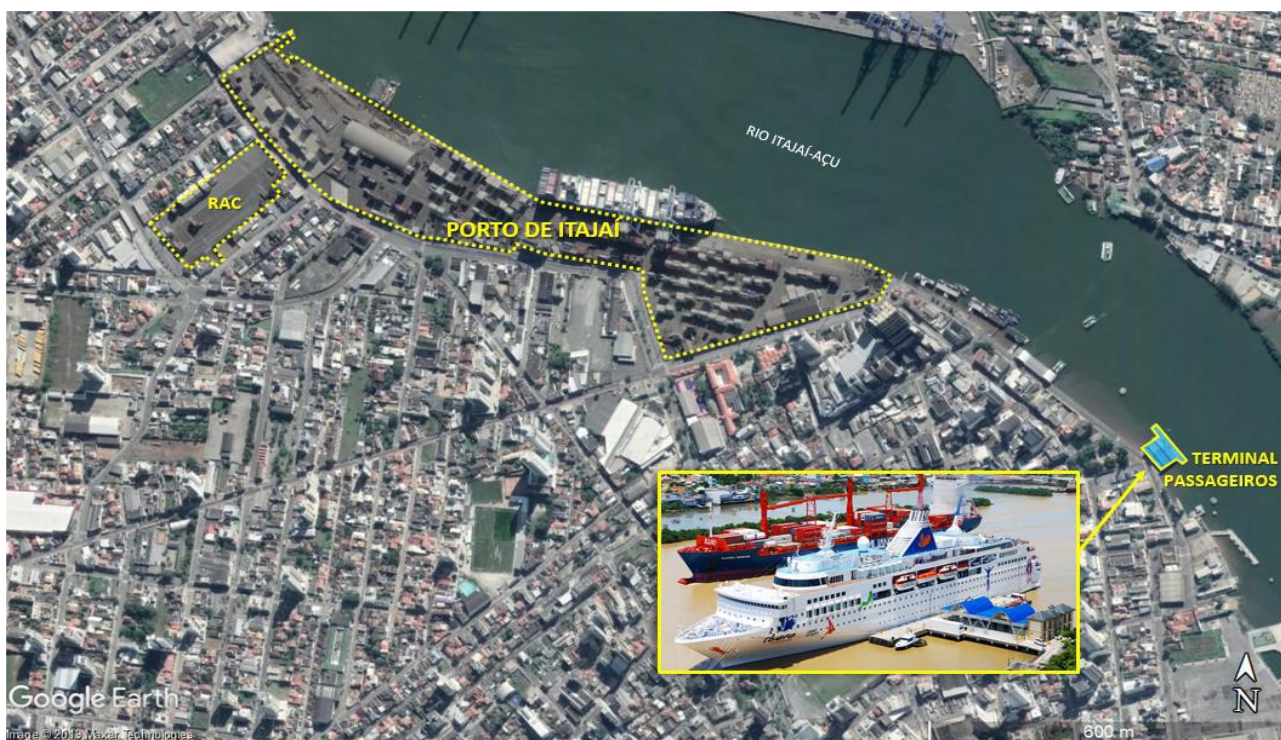


Figura 11 – Píer de Passageiros do Porto Organizado de Itajaí.
Fonte: SPI sobre imagem Google Earth (2019).

Extensão da Plataforma do Cais de Atracação	78,00 metros
Largura da Plataforma do Cais de Atracação	9,00 metros
Extensão da Ponte	32,28 metros
Largura da Ponte	6,00 metros
Defensas/Cabeços de Atracação	3 conjuntos
Dolphins Amarração	2 conjuntos
Área da ponte e plataforma do Cais	1.043,94 m ²
Área térrea edificada	1.653,56 m ²
Total da Área do Píer de Passageiros	2.697,50 m ²

Tabela 3 - Ficha Técnica Terminal de Passageiros do Porto de Itajaí.
Fonte: PDZ Porto de Itajaí (2019).

Durante anos, também foi um dos portos de paradas de navios mais concorridos nas temporadas de cruzeiros marítimos na costa brasileira. Com a diminuição das embarcações ocorridas nos últimos anos, o destino recebeu poucas paradas nas últimas temporadas, tendo também em vista o impacto da pandemia.

Vale a pena ressaltar que atualmente o berço do terminal de passageiros está parcialmente sobreposto ao canal de acesso, o que restringe a passagem de grandes embarcações no canal de acesso quando ocupado.

Seção A – Apresentação



Figura 12 – Vista aérea do Terminal de Passageiros do Porto Organizado de Itajaí.
Fonte: SANTUR (2017).

Importante ressaltar que o Terminal de Passageiros foi desativado, tendo em vista o crescimento dos navios de passageiros. Como terminal está sendo utilizado atualmente o Centreventos Governador Luiz Henrique da Silveira na Avenida Beira Rio.

5. Descrição da Área ITJ01 do Porto Organizado de Itajaí

4.3. Área do Porto Organizado

O Porto de Itajaí se caracteriza principalmente pela movimentação de contêineres e carga geral, não possuindo estruturas de armazenamento voltadas à operação de granéis sólidos ou líquidos, tais como silos e tanques

Na figura seguinte estão localizadas cada uma das áreas de armazenagem do Porto de Itajaí, seguidas da síntese (Tabela 4), com as características principais dessas instalações.

Seção A – Apresentação

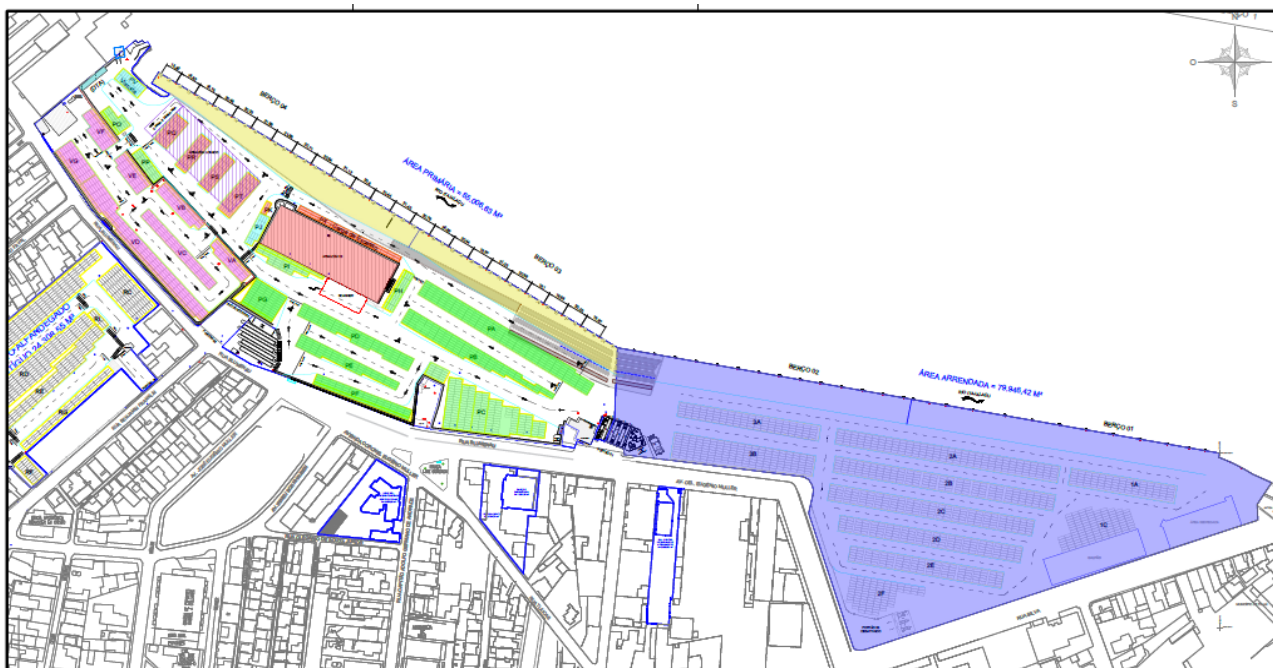


Figura 13 - Instalações da área do Porto de Itajaí.

Fonte: SPI.

Divisão de Áreas		
Subdivisão		m²
Carga Geral		7528,38
Área A		79946,42
Área B		13340,33
Área de Inspeção		788,33
Área Valeport		6125,26
Cais		10424,51
Armazém Lonado		4000
TOTAL		122153,23

Tabela 4 – Divisão de Áreas do Porto de Itajaí.

Fonte: SPI.

Está prevista a expansão da área de armazenagem para dotar o Porto Organizado de Itajaí de melhores condições operacionais. Também vale ressaltar que uma retroárea maior permite uma operação mais eficiente. Portanto, foi definido conforme estudos, que com a ampliação da retroárea do Porto Organizado de Itajaí, a área total deverá atingir 295.315,00 m² na fase 3 de implantação. A Figura a seguir ilustra o projeto da fase final de ampliação do Porto.

Informa-se também que a Prefeitura de Itajaí juntamente com a Autoridade Portuária, estão em fase final de obras para ampliação da nova via de acesso que irá contornar a área externa do Porto de Itajaí. A nova via terá aproximadamente um quilômetro de extensão por 30 metros de largura. Neste trajeto serão realizadas obras de macrodrenagem, iluminação pública, arborização, ciclovias e três faixas para cada sentido, sendo uma delas um corredor exclusivo para os ônibus.

Seção A – Apresentação

Além disso, com a ligação entre as avenidas Marcos Konder, no Centro de Itajaí, e Irineu Bornhausen (Caninana), no São João, a obra vai melhorar a mobilidade urbana, bem como proporcionar mais segurança para a população.

A Rua do Porto será uma nova via para entrada e saída do Centro da cidade em direção à BR-101 e aos bairros Barra do Rio, Cordeiros, Salseiros e Espinheiros. As obras estão sendo realizadas com recursos do financiamento com o Banco Fonplata.

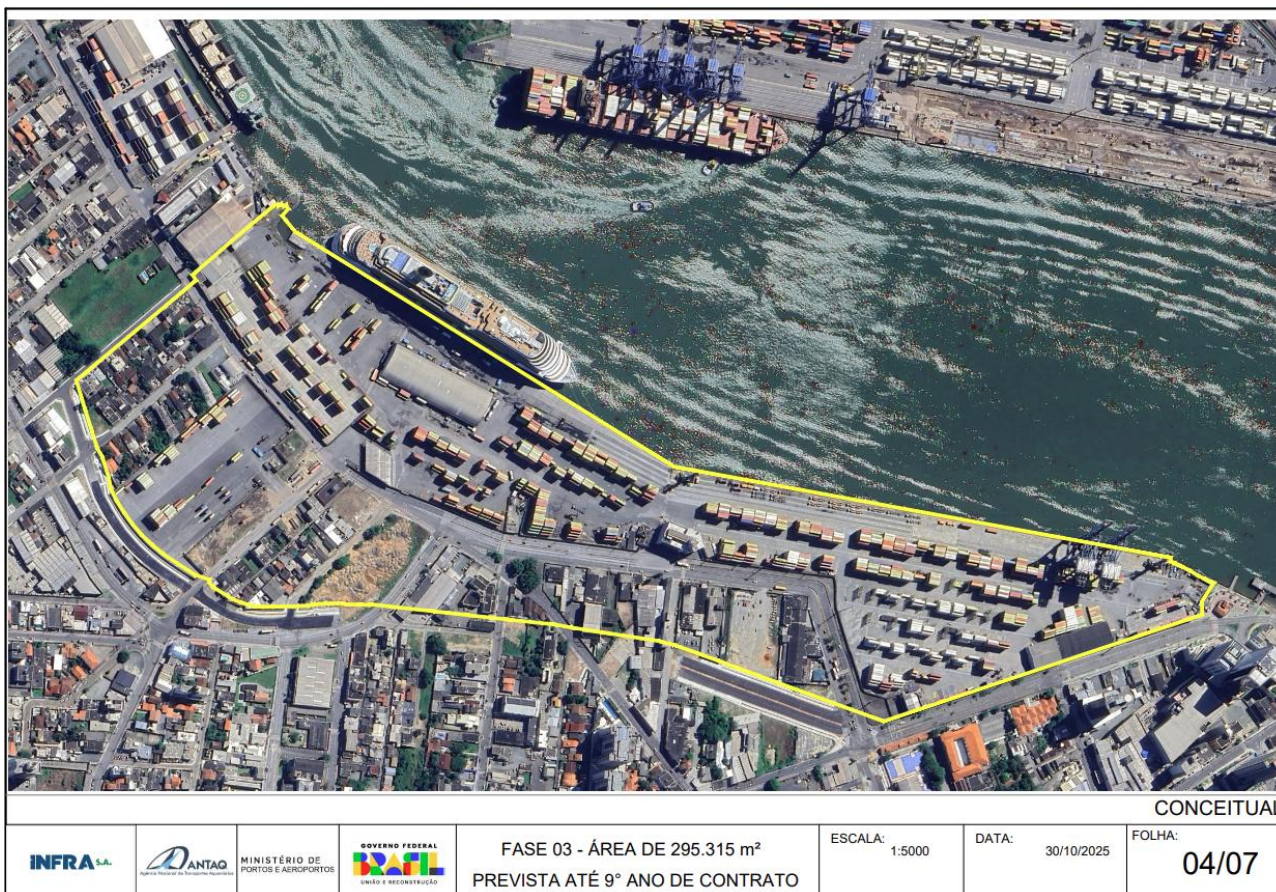


Figura 14 – Delimitação da área na fase 3 do Porto Organizado de Itajaí.

Fonte: Elaboração Própria.

Para maiores informações sobre o projeto conceitual proposto para o Porto Organizado de Itajaí consultar a Seção C – Engenharia que detalha as premissas consideradas para a configuração futura do terminal.