

Seção A – Apresentação

1. Introdução

Esta seção aborda informações gerais sobre o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA da Concessão do Porto Organizado de Itajaí, para o desempenho de parte das funções de Administração do Porto, bem como a ampliação, manutenção e exploração da sua infraestrutura, destinado à movimentação e armazenagem especialmente de carga containerizada, localizado no município de Itajaí-SC, no âmbito do planejamento do Governo Federal.

Estudos de viabilidade objetivam a avaliação de empreendimentos e servem de base para abertura de procedimentos licitatórios. 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 do Porto Organizado de Itajaí, necessários para subsidiar a abertura de procedimento licitatório, bem como permitir retorno adequado aos possíveis investidores.

Por meio do Ofício nº 260/2020/SNPTA de 03/04/2020, a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários encaminhou solicitação para estruturação do projeto de desestatização do Porto Organizado de Itajaí a ser elaborado pela Empresa de Planejamento e Logística - EPL. O estudo tem como objetivo subsidiar procedimento licitatório para concessão do Porto de Itajaí, destinado à movimentação e armazenagem especialmente de carga containerizada.

No tocante aos procedimentos de execução dos estudos, oportuno mencionar que são adotados os regimentos 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 Normativa nº 7-ANTAQ, de 30 de maio de 2016;	Regulamento de áreas no Porto Organizado
Resolução nº 3.220-ANTAQ, de 8 de janeiro de 2014;	Regulamento de elaboração de EVTEA
Resolução nº 5.464-ANTAQ, de 23 de junho de 2017;	Manual de análise de EVTEA
Plano Nacional de Logística Portuária – PNLP (2019);	Planejamento setorial
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
Comex Stat – MDIC - Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (2019)	Planejamento setorial
Portaria Nº 28, de 7 de janeiro de 2020	Poligonal do Porto de Itajaí

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

Fonte: Elaboração própria.

Seção A – Apresentação

2. O Estudo

O estudo de viabilidade do Porto Organizado de Itajaí está estruturado em seções, conforme explicitado a seguir:

- Seção A – Apresentação;
- Seção B – Estudos de Mercado;
- Seção B1 – Análise Concorrencial;
- 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 avaliação da viabilidade econômico-financeira da concessão foi efetuada utilizando-se o método do Fluxo de Caixa Descontado (“FCD”), baseado na rentabilidade futura. As informações acerca da modelagem econômico-financeira e de sua metodologia podem ser encontradas na Seção E do Estudo.

Oportuno esclarecer que no caso do estudo de viabilidade do Porto Organizado de Itajaí, o mesmo estava inicialmente referenciado na data-base de **janeiro/2021**, porém após contribuições da Audiência Pública, o estudo passou a adotar a data base de **abril/2022**.

Com relação à justificativa para elaboração do estudo de viabilidade para a concessão do Porto Organizado de Itajaí, que visa atender a armazenagem e movimentação de carga containerizada, cumpre destacar:

- O atual contrato de arrendamento SPI 030/2001 referente à APM terminais de Itajaí possui vigência até 31/12/2022;
- O atual convênio de delegação 08/97 da União ao município de Itajaí possui vigência até 01/01/2023; e
- A solicitação da Superintendência de Portos de Itajaí para realização de estudos inerentes aos cenários e metodologias para desestatização do Porto Organizado de Itajaí, por meio dos ofícios nº 512/2019/SURIN de 20/09/2019, nº 221/2020/SURIN de 07/05/2020, nº 247/2020/SURIN de 26/05/2020.

No ano de 2021, o Complexo Portuário de Itajaí movimentou um total de 18,5 milhões de toneladas de cargas (ANTAQ, 2020). Dentre as naturezas de cargas movimentadas no Complexo, destacam-se os contêineres, que representaram 98,1% da movimentação total em 2021, seguidos pelas cargas gerais de

Seção A – Apresentação

ferro fundido, alumínio, máquinas, reatores e pelos produtos químicos inorgânicos. A seguir observamos os produtos mais movimentados no Complexo Portuário de Itajaí.

» **Contêineres**, cujas operações são tanto de embarque como desembarque, de longo curso e de cabotagem, tendo como produtos de maior destaque as carnes, madeiras, produtos alimentícios, produtos químicos e têxteis e calçados.

» **Produtos siderúrgicos** exportados, principalmente, para Argentina, Índia e Bangladesh; e importados, em menor escala, para atendimento da demanda interna.

» **Soda cáustica**, cujas principais origens são os Estados Unidos (longo curso) e o Porto de Aratu (cabotagem), sendo operada no TUP Poly Terminais.

» **Outras cargas gerais**, correspondendo, principalmente, aos grupos de máquinas e equipamentos e de materiais elétricos e eletrônicos.

Com a finalidade de atender a demanda regional dos diversos produtos analisados, assim como aumentar o fluxo de exportações, verifica-se a necessidade de elaboração do presente estudo de viabilidade visando à abertura de procedimento licitatório para o Porto Organizado de Itajaí, o qual se mostra de relevante interesse público, na medida em que busca a ampliação da capacidade e garantir a competitividade na movimentação portuária, assim como geração de emprego e renda para a população local, promovendo, ainda, a maximização da utilização dos ativos públicos.

Seção A – Apresentação

3. 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 que 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.



Figura 1: 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.

Seção A – Apresentação

(Terminal Barra do Rio), Terminal Portuário Braskarne (TUP Braskarne) e Portonave S.A. Terminais Portuários de Navegantes (TUP Portonave).



Figura 2: Localização dos terminais do Complexo Portuário de Itajaí-SC.
Fonte: Google Earth. Elaboração: LabTrans/UFSC (2017).

3.1. 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), autarquia municipal instituída por meio da Lei nº 3.513, de 6 de junho de 2000. 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:

Seção A – Apresentação



Figura 3: Zoneamento atual do Porto de Itajaí (verde).
Fonte: PDZ, 2019.

3.2. Acessos

3.2.1 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 Schimithausem 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.

Seção A – Apresentação



Figura 4: Localização da malha rodoviária da hinterlândia do Complexo Portuário de Itajaí.
Fonte: PDZ, 2019

3.2.2. 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.

3.2.3. 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.

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).

Seção A – Apresentação

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

Importante destacar que a Portaria nº 64/CPSC, editada pela Capitania dos Portos de Santa Catarina em de 18 de agosto de 2020, estabelece os novos parâmetros de operação que os navios que utilizam o acesso aquaviário do Complexo Portuário de Itajaí devem seguir. Entre os fatores limitantes está previsto que os navios terão o comprimento máximo de 350 m e boca máxima de 48,50 m.

Seção A – Apresentação

Em comunicado emitido pela Superintendência do Porto de Itajaí de 03/06/2022, 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 14,10 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 13,70 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 12,60 m aplicando a FAQ de 0,60 m e FAQ adicional de 0,8m.

d) Trecho da bacia de evolução 2: profundidade mínima de 13,00 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 APM Terminals, Porto Público e Terminal Portonave:

a) Berço 1 (APM): 13,70 m

b) Berço 2 (APM): 13,80 m

c) Berço 3 (Porto Público): 13,50 m

d) Berço 4 (Porto Público): 12,40 m

e) Berço 1 (Portonave): 12,20 m

f) Berço 2 (Portonave): 13,60 m

g) Berço 3 (Portonave): 12,60 m

FAQ de 0,60 cm.

III - Fórmula para cálculo do CMO (calado máximo operacional) para o Porto de Itajaí e Terminal Navegantes:

$$\text{CMO} = \text{MPOC} + H \text{ maré} - \text{FAQ}$$

Onde:

CMO = Calado Máximo Operacional

MPOC = (Menor Profundidade Observada no canal ou bacia)

FAQ = Folga abaixo da quilha

H maré = Previsão da altura da Maré no Instante Considerado, retirada da Tábua de Marés editada pela Diretoria de Hidrografia e Navegação – DHN da Marinha do Brasil.

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

Seção A – Apresentação

Calados de operação nos berços de atracação na maré zero:

Navios com até 350 m:

APMT 01: **12,30 m**

APMT 02: **12,40 m**

BERÇO 3: **12,10 m**

BERÇO 4: **11,00 m**

Navios com até 350 m:

Portonave 01: **10,80 m**

Portonave 02: **11,20 m**

Portonave 03: **11,20 m**

3.2.4. Bacia de Evolução

O Complexo Portuário de Itajaí possui atualmente duas bacias de evolução. A bacia 01 está localizada entre o APM Terminal 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:

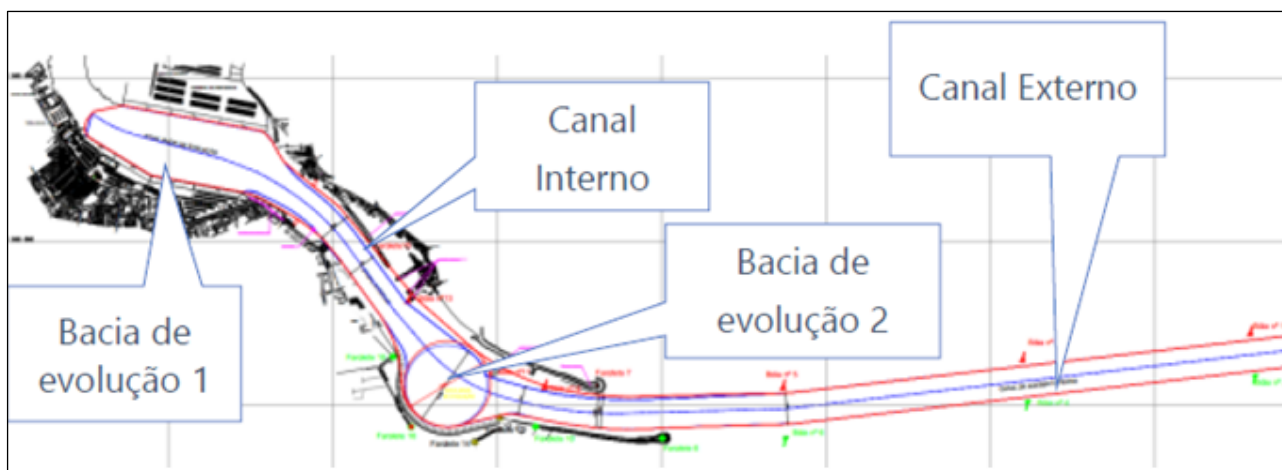


Figura 6: Localização das bacias de evolução.

Fonte: SPI.

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

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

Destaca-se que os acessos aquaviários do Porto Organizado de Itajaí passaram por recentes obras de aprofundamento, alargamento e implementação da Baía 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).

3.2.5. 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 7: Fundeadouros do Complexo Portuário de Itajaí.
 Fonte: Google Earth (2001) Elaboração: LabTrans/UFSC (2017).

As duas áreas de fundeio são destinadas para as embarcações que demandam todos os terminais do Complexo Portuário de Itajaí.

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

Seção A – Apresentação

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:

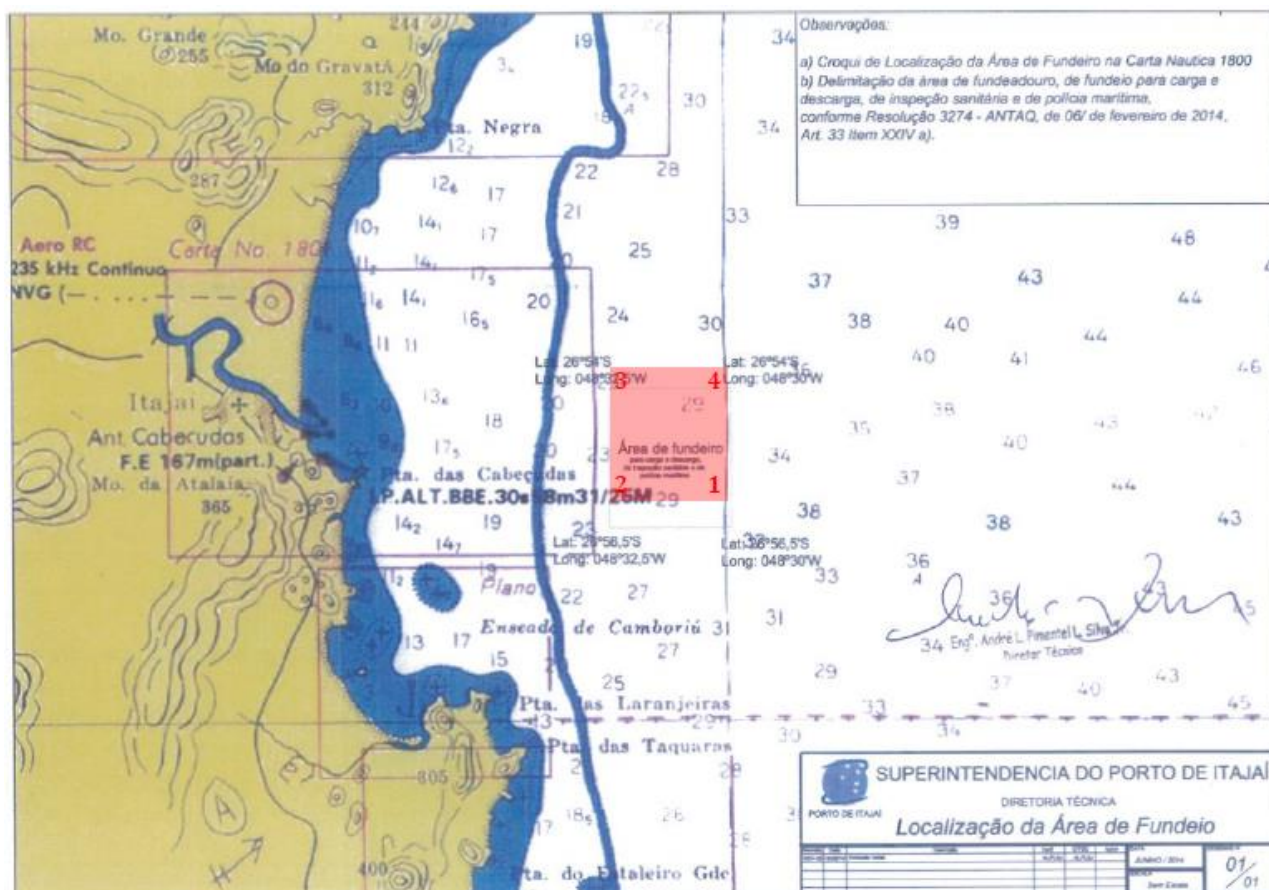


Figura 8: Área de Fundeio do Complexo Portuário de Itajaí.
Fonte: SPI sobre Resolução nº 07/2014.

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).

3.2.6. 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.

3.2.7. Acesso Dutoviário

Seção A – Apresentação

O Complexo Portuário de Itajaí não possui ligações dutoviárias.

Seção A – Apresentação

4. Descrição da Área do Porto Organizado de Itajaí

4.1 Terminal de Passageiros

Desde 2001, o Porto de Itajaí dispõe de um terminal exclusivo 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 também 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.

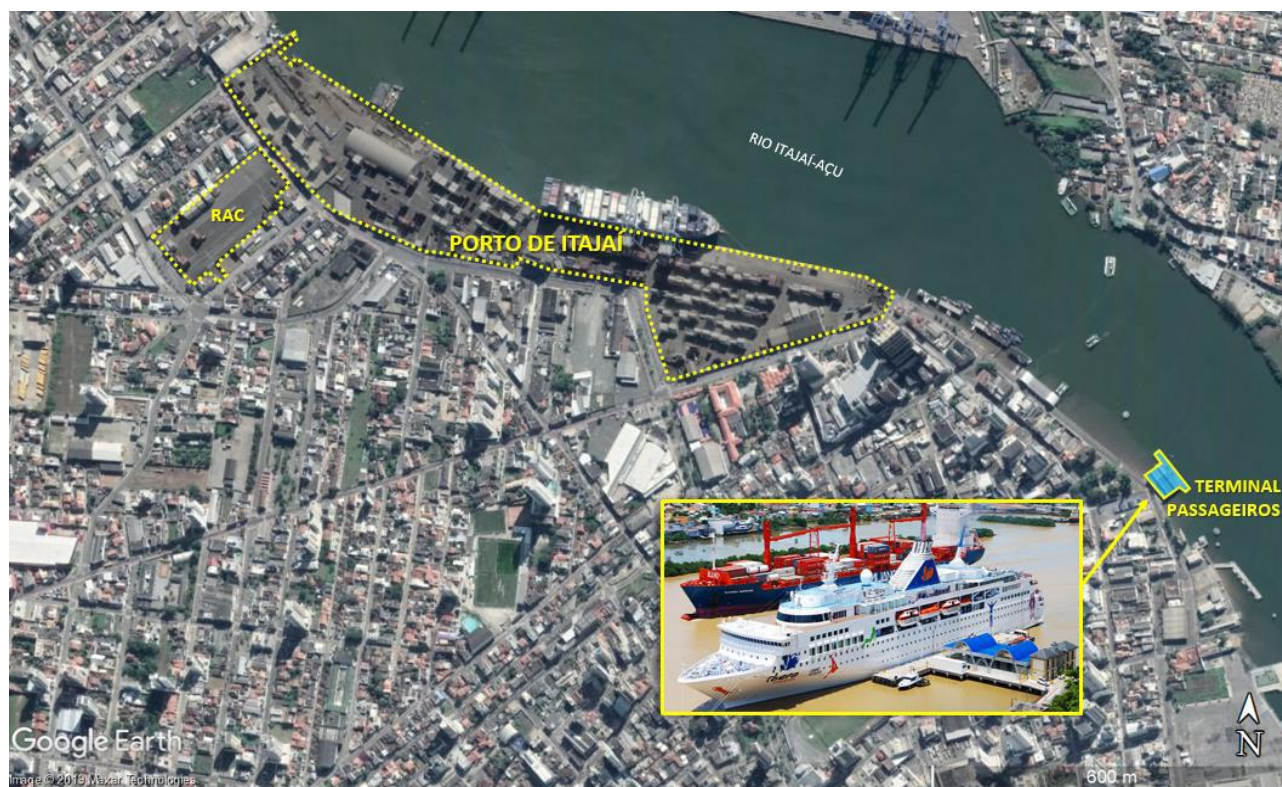


Figura 9 – Píer de Passageiros do Porto Organizado de Itajaí.
Fonte: SPI sobre imagem Google Earth (2019).

Seção A – Apresentação

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 2: Ficha Técnica Terminal de Passageiros do Porto de Itajaí.

Fonte: PDZ

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.



Figura 10 – Vista aérea do Terminal de Passageiros do Porto Organizado de Itajaí.

Fonte: SANTUR (2017).

Em razão de novas premissas e contribuições de Audiência Pública deverão ser realizadas revisões nos estudos, principalmente de viabilidade locacional, no intuito de compatibilizar os investimentos para

Seção A – Apresentação

construção de novo Terminal de Passageiros com os projetos em elaboração pelo ente municipal na área denominada Centro Comercial Portuário-CCP.

4.2 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 APM Terminals, 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 portuários para o recebimento de navios de maior porte. A seguir apresentamos a disposição dos berços que compõem o Porto Organizado de Itajaí.

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 3: Características dos berços do Porto de Itajaí.

Fonte: PDZPI/2019 Revisão 6, editado.

Seção A – Apresentação



Figura 11: Localização dos quatro berços do Porto de Itajaí.

Fonte: SPI sobre imagem Google Earth (2019).

4.3 Instalações de Armazenagem

O Porto de Itajaí se caracteriza principalmente pela movimentação de contêineres, 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 armazenamento do Porto de Itajaí, seguidas da síntese (Tabela 3), com as características principais dessas instalações. Depois são descritas cada uma dessas áreas com suas características principais.

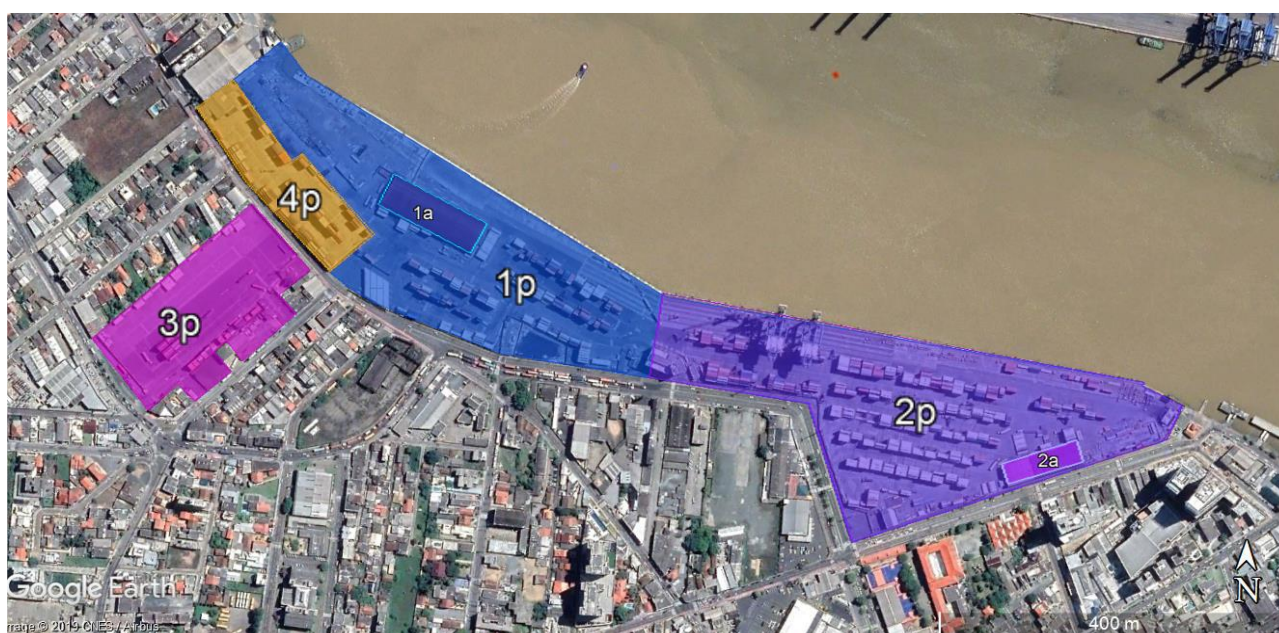


Figura 12: Instalações de Armazenagem do Porto de Itajaí.

Seção A – Apresentação

Fonte: SPI sobre imagem Google Earth (2019).

IA	Respons.	Instalação	Destinação	Área (m ²)	Conserv.	Tomadas Reefer	Capacidade Estática
1	SPI	Armazém	Carga Geral	4.800,00	Regular	-	12.960 m ³
		Pátio	Contêin. e Carga Geral	65.649,26	Boa	628	2.132 TEUs
2	APMT	Armazém	Carga Geral	2.293,16	Boa	-	4.142 m ³
		Pátio	Contêin. e Carga Geral	77.653,26	Boa	1395	6.400 TEUs
3	SPI (RAC)	Pátio	Contêiner	24.308,55	Boa	352	3.260 TEUs
4	SPI (Valeport)	Pátio	Contêiner	14.557,37	Boa	5	1.660 TEUs

Tabela 4: Características das instalações de armazenagem do Porto de Itajaí.

Fonte: PDZPI/2019 Revisão 6.

1- Área Primária do Porto Público: área de armazenamento sob a gestão da Superintendência do Porto de Itajaí com 70.449,26, m² composto de pátio com 65.649,26 m², pavimentada em asfalto (CBUQ), contendo 628 tomadas para contêineres *reefer*, e um armazém em alvenaria (Az 3) de 4.800 m², destinado à carga geral e inspeção de mercadorias pela autoridade aduaneira, medindo 120m x 40m.

2 - Área Primária Arrendada: compreende a área operacional sob gestão da APM Terminals com 79.946,42 m², composta de um pátio com 77.653,26 m² de área pavimentada com blocos intertravados de concreto, contendo 1395 tomadas para contêineres *reefer*, além de um galpão (armazém “B”), em estrutura de concreto armado com área de 2.293,16 m², destinado a cargas em geral e refrigeradas (96,16 m²). Ainda nesse pátio, encontra-se uma área segregada para cargas perigosas (IMO) com 1.808,55m².

3 - Recinto Alfandegado Contíguo – RAC: pátio para armazenagem de cargas com área de 24.308,55 m², cercada e pavimentada em asfalto, separado da Área Primária pela Rua Blumenau. Trata-se de antigo REDEX do Porto de Itajaí.

4 - Área Segregada: área privada com 14.557,37m², justaposta à área primária do Porto de Itajaí, estrategicamente locada pela Superintendência do Porto de Itajaí (inicialmente pelo Contrato SPI nº 027/2012 e recentemente recontratado pelo Contrato SPI nº 008/2018), com objetivo de aumentar a área de armazenagem especialmente para cargas perigosas, IMO, cargas denominadas “inertes” ou neutras, contêineres cheios ou vazios. Essa área pertence à Valeport Serviços Portuários Ltda. (CNPJ nº 07.494.226/0001-35), encontrando-se devidamente alfandegada, totalmente murada, com piso de concreto armado, subestações de

Seção A – Apresentação

energia elétrica, redes de abastecimento de água, drenagem e iluminação, sistemas de vigilância (*ISPS-Code*), devidamente licenciada perante os órgãos competentes.

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 314.952 m² na fase 3 de implantação. A Figura a seguir ilustra o projeto da fase final de ampliação do Porto.

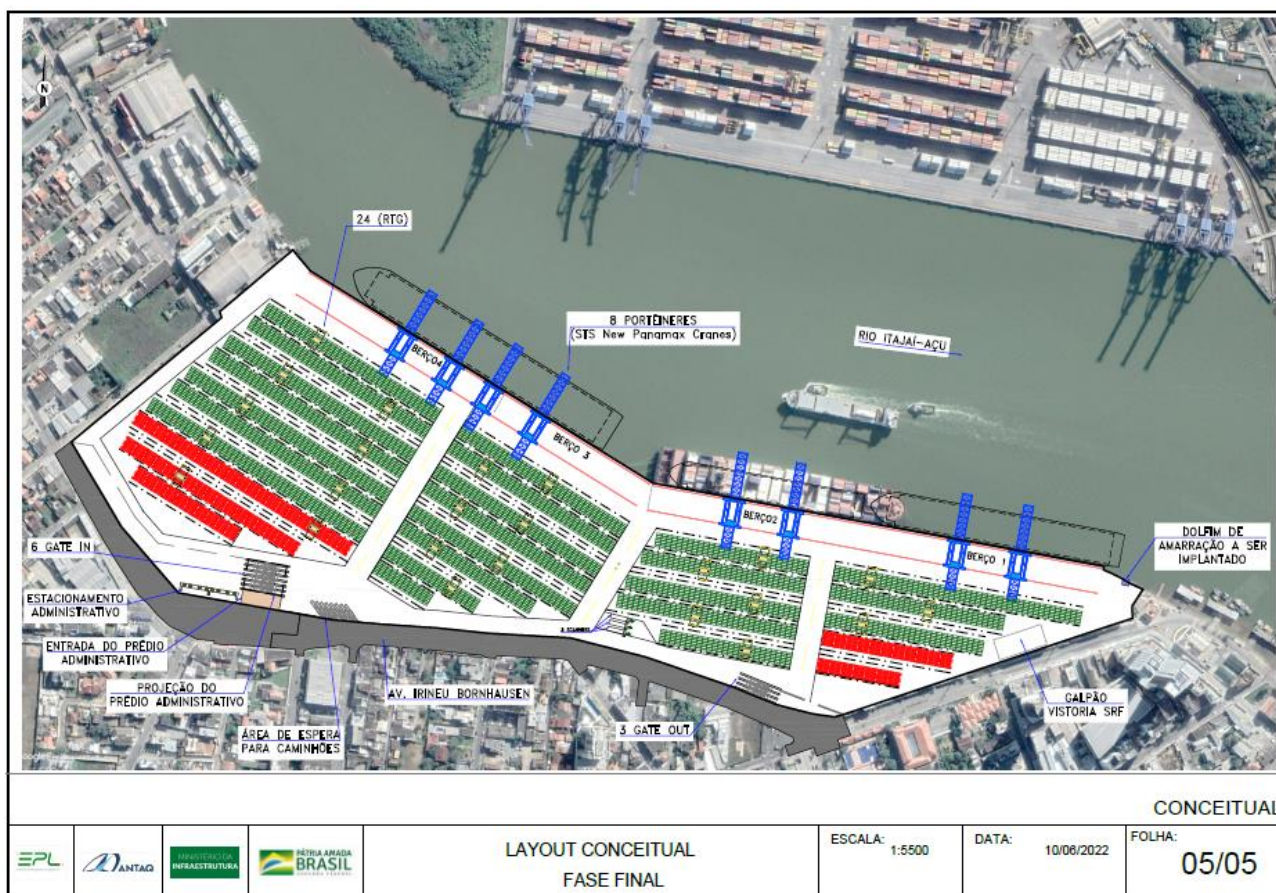


Figura 13 – Projeto de Ampliação da retroárea do Porto Organizado de Itajaí.

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.