



Novo Porto de Itajaí

Itajaí, 25 de agosto de 2021



1

Ponto de partida

Proximidade do término da vigência dos instrumentos que regulam exploração do porto

Contrato de Arrendamento SPI nº 030/2001

Poder Concedente – APM
Terminals Itajaí

Término em
dez/2022

Convênio de Delegação nº 08/97

União – Prefeitura Municipal de
Itajaí

Autoridade Portuária exercida pela
Superintendência do Porto de
Itajaí – SPI (autarquia municipal)

Término em
jan/2023

Início do processo: solicitação Prefeitura Municipal de Itajaí e da SPI



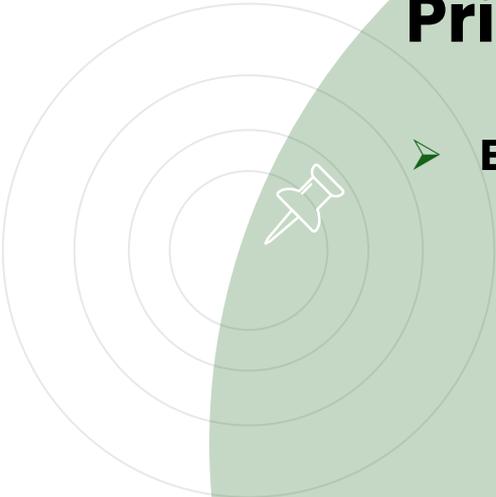
Ofício nº 512/2019/SURIN

Itajaí-SC, 20 de setembro de 2019.

Ilmo. Sr.
DIOGO PILONI E SILVA
Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários
Ministério da Infraestrutura
EQSW 301/302, Lote N2 01, Setor Sudoeste
70673-150 – Brasília/DF

Assunto: **Manifestação de interesse e concordância com a realização de estudos inerentes aos cenários e metodologias para desestatização do Porto Organizado de Itajaí/SC.**

Principais Desafios

- 
- **Equipamentos obsoletos:**
 - ✓ Restrição para receber grandes embarcações;
 - ✓ Baixas consignações;
 - ✓ Baixas pranchas operacionais;
 - ✓ Reduzido aproveitamento de área
 - **Infraestruturas** deficitárias
 - **Custos operacionais** elevados frente aos concorrentes .

 **Requer elevados investimentos!**

Financiadores dos principais investimentos no Porto de Itajaí (2010-2020)

Investimento	Valor (milhões de R\$)	Financiador
Reconstrução dos berços 1 e 2 (2010-2011)	199,8	Governo Federal
1a Fase do projeto da Bacia de Evolução (2016-2019)	174,6	Gov. SC (74%); SPI (23%); Portonave (3%)
Alinhamento dos Berços 3 e 4 (2012-2018)	161,0	Governo Federal
Dragagem Aprofundamento (2010)	69,5	Governo Federal
Dragagem de Restabelecimento (2017)	43,6	Governo Federal
Total	648,5	-

Governo Federal respondeu por **73%** dos investimentos realizados no período

SPI respondeu por **6%** dos investimentos realizados no período

2

Projeto

Investimentos

- Desenvolvimento do terminal **R\$ 667 milhões**
- Equipamentos **R\$732 milhões**
- Sistema de Acostagem **R\$ 87 milhões**
- Sistema Aquaviário **R\$ 426 milhões**
- *Retrofit* **R\$ 731 milhões**

R\$ 2,8 bilhões
de investimentos

R\$ 920 milhões investidos nos primeiros 3 anos de contrato



Relação Capital – Trabalho:

Estimativa de geração de postos de trabalho durante execução dos investimentos

Para os **9 anos (2023-2032)** previstos de execução dos investimentos

No **valor de investimento de R\$ 1,077 bilhão***

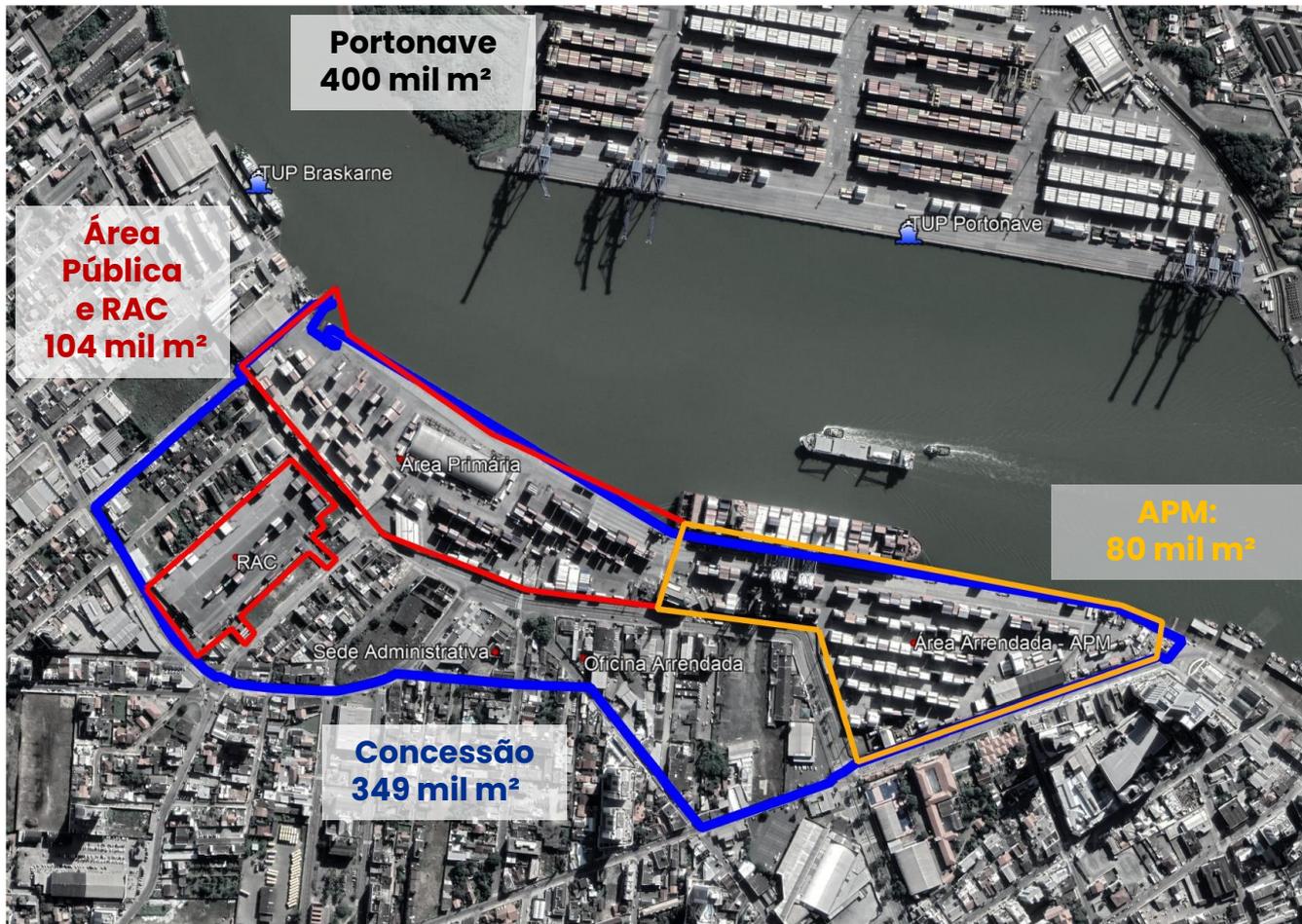
Estima-se a geração de postos de trabalho de:

Empregos diretos	609
Empregos indiretos	287
Efeito-renda	937
Total	1.833

* Investimentos referente a obras.

Fonte: Calculadora de Empregos
Observatório Nacional de Transporte e Logística – ONTL/EPL
<https://ontl.epl.gov.br/aplicacoes/calculadora-de-empregos/>

Pátios de Armazenamento Existentes



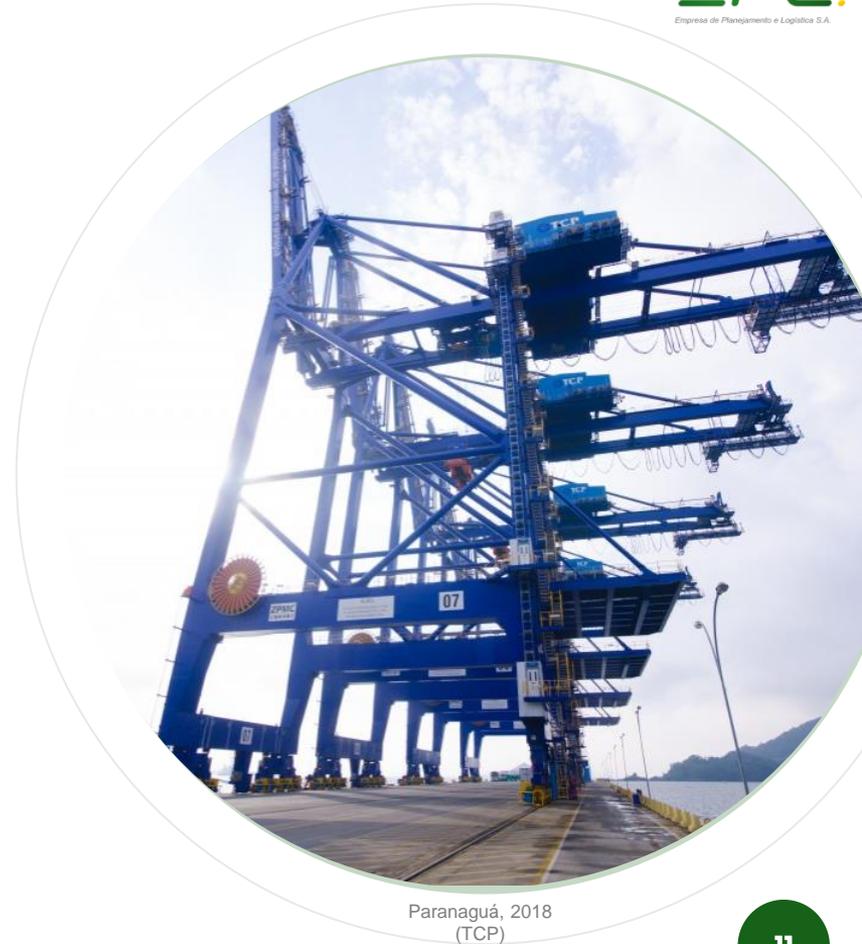
Compatibilidade do novo terminal com a Poligonal (Portaria Minfra nº 28/2020)

Ampliação das áreas de pátio para 349 mil m²

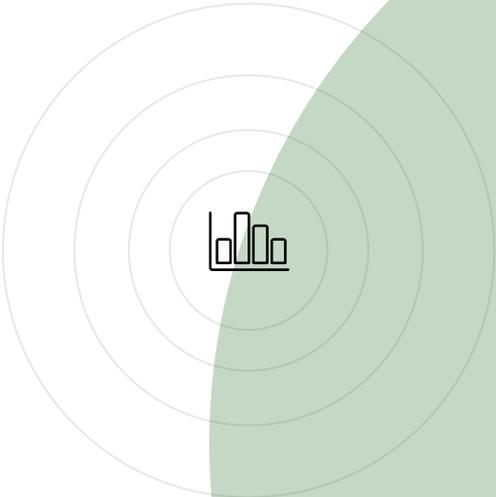
↑ Aumento de 90%

Novo Terminal de Contêineres

- 8 novos Portêineres, com até 4 equipamentos por navio
- Pátio com 30 RTGs para até 6 de altura
- 3.960 tomadas *reefer*
- 6 *Gates In* e 3 *Gates Out* automatizados



Paranaguá, 2018
(TCP)



126 unid/h

de prancha operacional

Em 2020, foi de 45 unid/h em Itajaí

37.152 TEU

de capacidade estática

Capacidade estática atual de 13.452 TEU

35 anos

 de vigência

Prazo renovável por igual período

R\$ 1,36 bilhão

de VPL (Valor Presente Líquido)

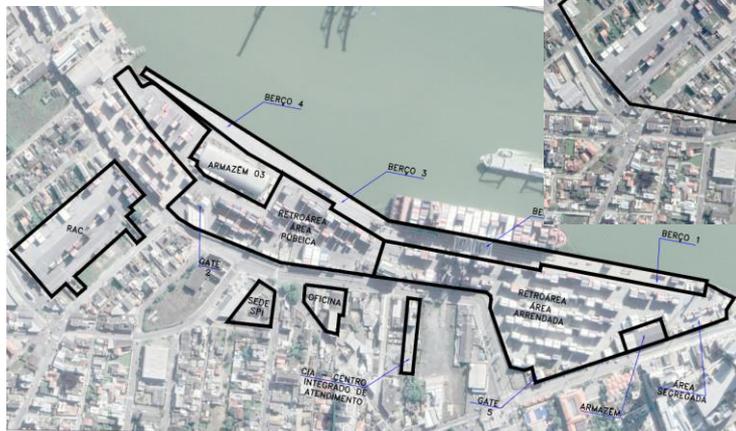
Resultado esperado do projeto

1,2 milhão TEU/ano de capacidade operacional

Capacidade operacional atual de 590 mil TEU/ano



Faseamento do plano de expansão



**Ano
2023**



**Ano
2026**



**Ano
2029**

Relação Capital – Trabalho:

Postos de trabalho na Administração Portuária e Operações

		Nº Postos de Trabalho
Modelo atual Dez/2020	Administração Portuária (SPI)	182
	Operacional (APM Terminals)	396
	OGMO (TPAs)	506
	Total	1.084
Modelo proposto estimativa Plena capacidade do empreendimento com 100% de demanda	Administração Portuária + Operacional (concessionária)	1.182
	Terceirizados (concessionária)	63
	OGMO (TPAs)	767
	Total	2.012

Aumento esperado de 86% no número de postos de trabalho na administração e operação portuária do Porto de Itajaí

Acesso Aquaviário

- Canal para **navios de 366m de LOA** no curto prazo e depois **400m**
- **Novo Molhe Norte (Navegantes)**
- Dragagem para **calados operacionais de 14,5m**



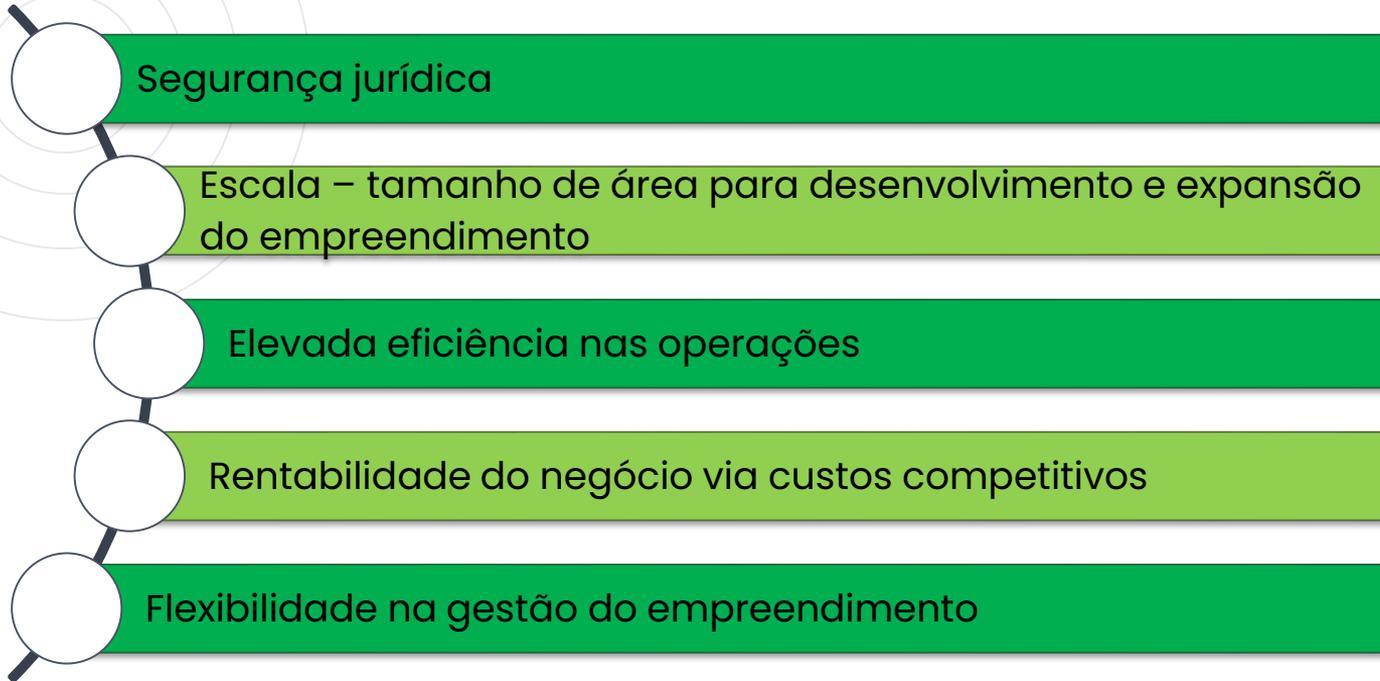
Itajaí, 2020
(NSC Total)



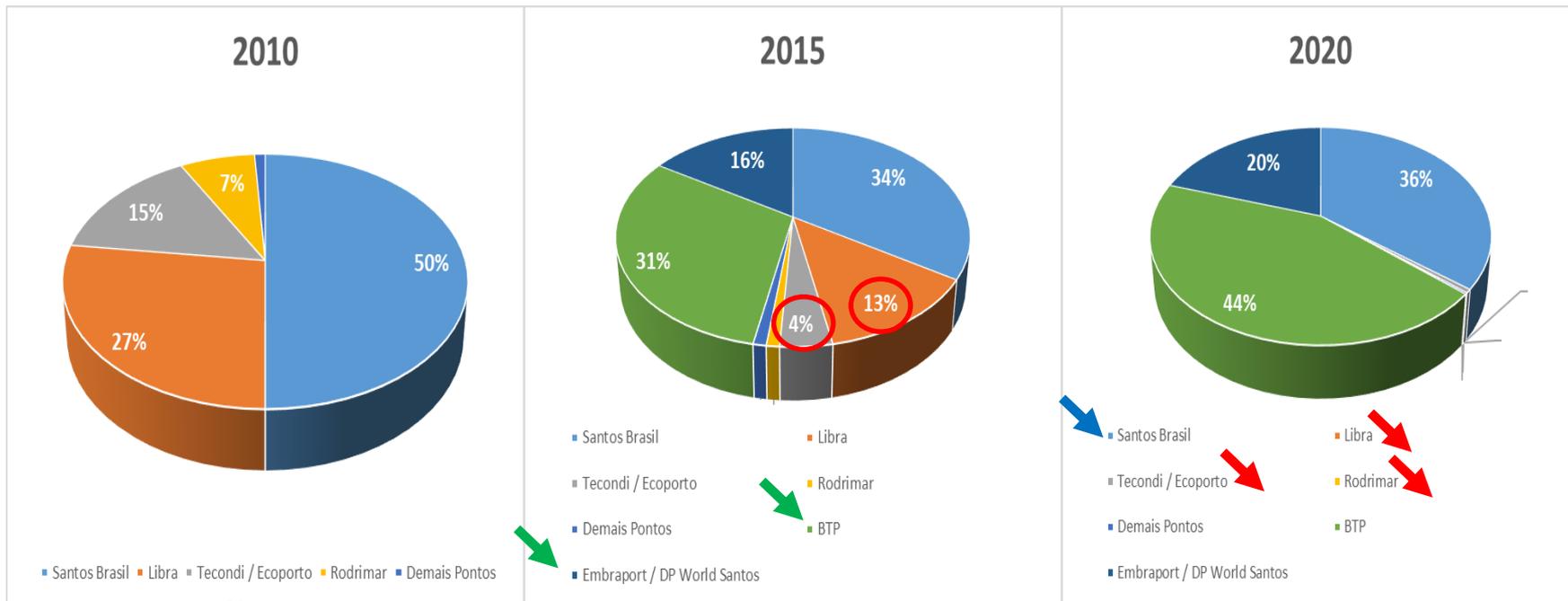
3

Condições de mercado

Condições de atratividade do projeto para o parceiro privado



Mercado de terminais de contêineres no Brasil – ganho de escala – case de Santos (2010 – 2020)



 entrada
  saída
  ampliação capacidade

**Terminais com escala apropriada crescem e se consolidam.
Terminais sem escala tendem a encerrar as atividades.**

Mercado de terminais de contêineres no Brasil - realidade atual - Região Sul

Mercado de
3.131.056 TEUs
(2020)



Verticalização com
Armadores

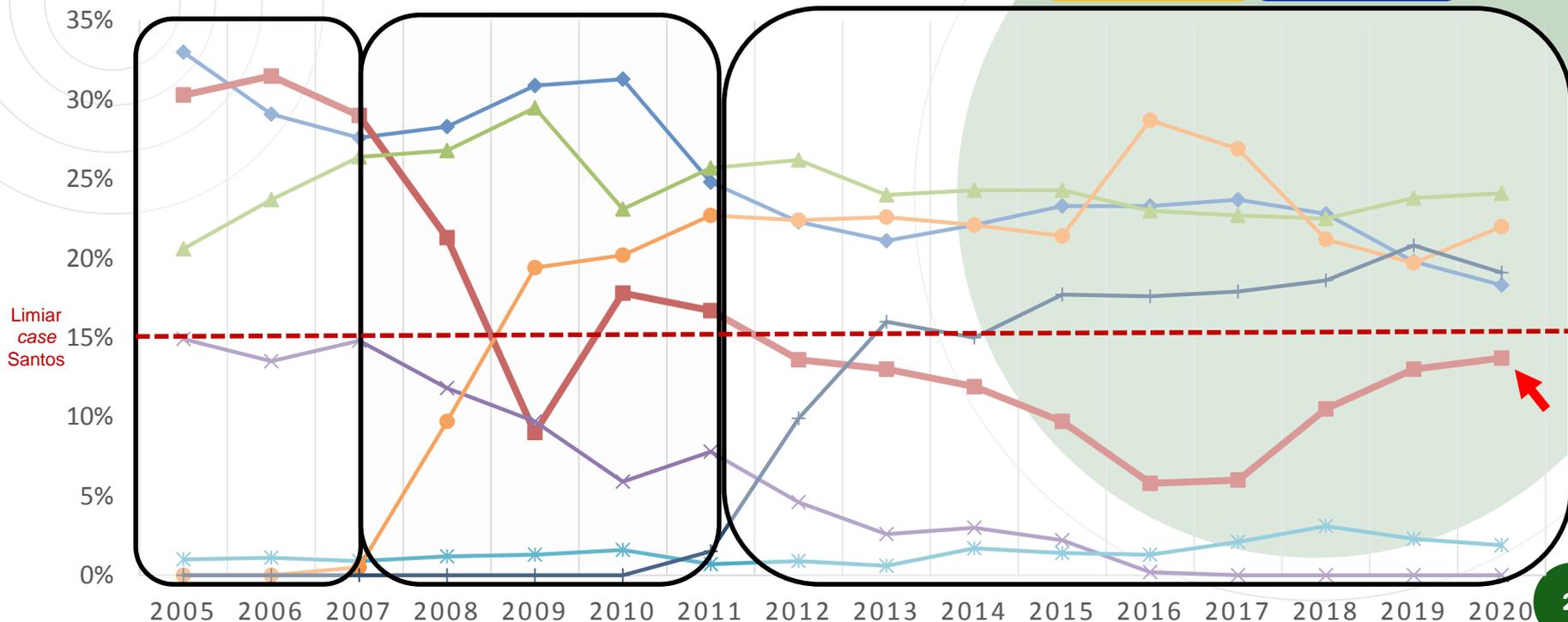


Mercado de terminais de contêineres no Brasil – competitividade entre terminais – Região Sul (2005-2020)

Fonte: Antaq

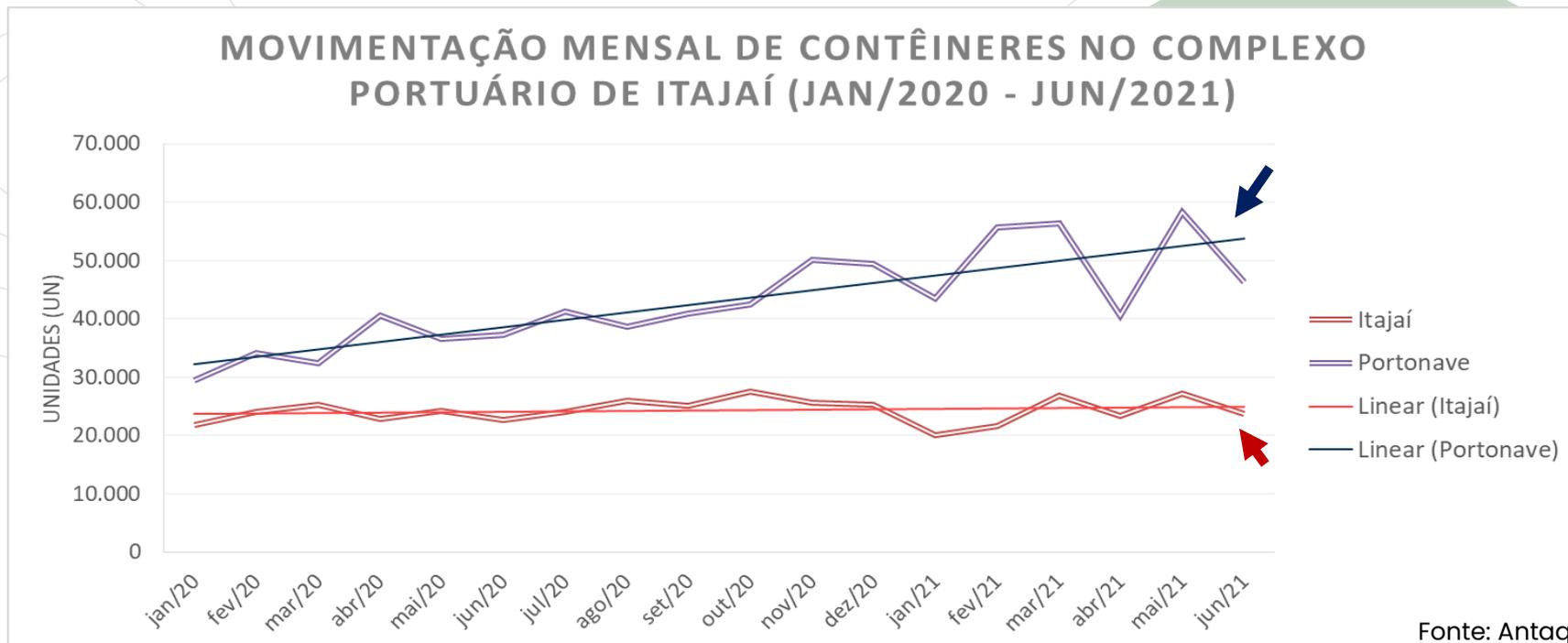
PARTICIPAÇÃO DE MERCADO: TERMINAIS REGIÃO SUL

Tecon Rio Grande APM Itajaí TCP Tesc SFS SB Imbituba TUP Portonave TUP Itapoá



Mercado de terminais de contêineres no Brasil – competitividade entre terminais – Complexo Itajaí (2020-2021)

Fonte: Antaq



Nos últimos 18 meses, taxa de crescimento de Itajaí mostra-se estagnada, enquanto Portonave apresenta crescimento

Mercado de terminais de contêineres no Brasil – competitividade entre terminais – TOP 5 (2021)

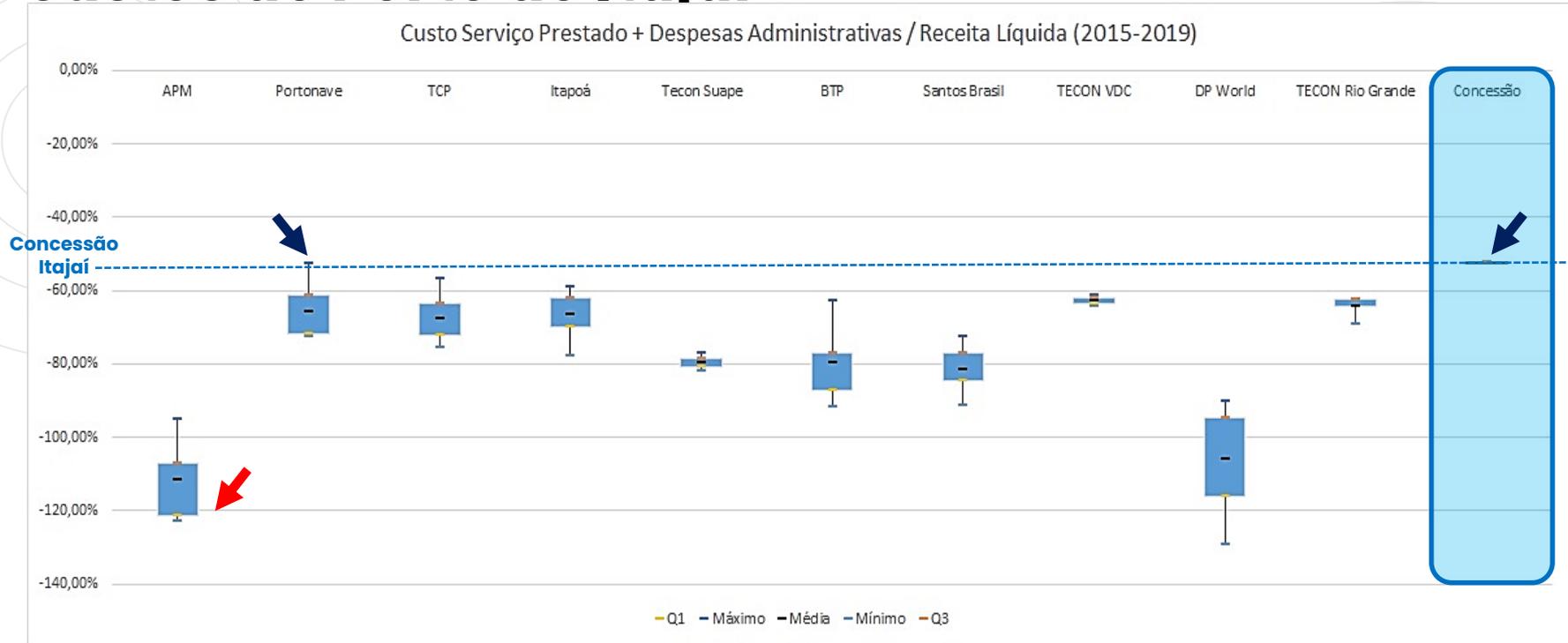


TOP 5 – Maiores Portos de Contêineres no Brasil (TEU)



TOP 5 Portos de Contêiner 62% 3,6 mi TEU	Instalação	Participação	Evolução	Navegação
	Santos (SP)	30,0%	+17,5%	82% Longo Curso 18% Cabotagem
	Portonave (SC)	9,2%	+42,1%	91% Longo Curso 9% Cabotagem
	Paranaguá (PR)	8,8%	+14,5%	82% Longo Curso 18% Cabotagem
	DP World Santos (SP)	7,6%	+14,9%	64% Longo Curso 36% Cabotagem
	Porto Itapoá (SC)	6,6%	+9,0%	79% Longo Curso 21% Cabotagem

Motivos da escolha do modelo de gestão: custos do Porto de Itajaí



**Custos dos serviços das APM em Itajaí estão entre os mais elevados.
Concessão está modelada com custos dos serviços equiparados a melhor
performance do terminal mais eficiente**

Motivos da escolha do modelo de gestão: custos do Porto de Itajaí

Valores atuais de Tabela 1 – tarifa de uso do canal de acesso aquaviário

Porto	R\$ por contêiner cheio	R\$ por TpB
Itajaí	89,17	0,74*
Paranaguá	56,03	-
Rio Grande	32,35	-
São Francisco do Sul	-	0,42

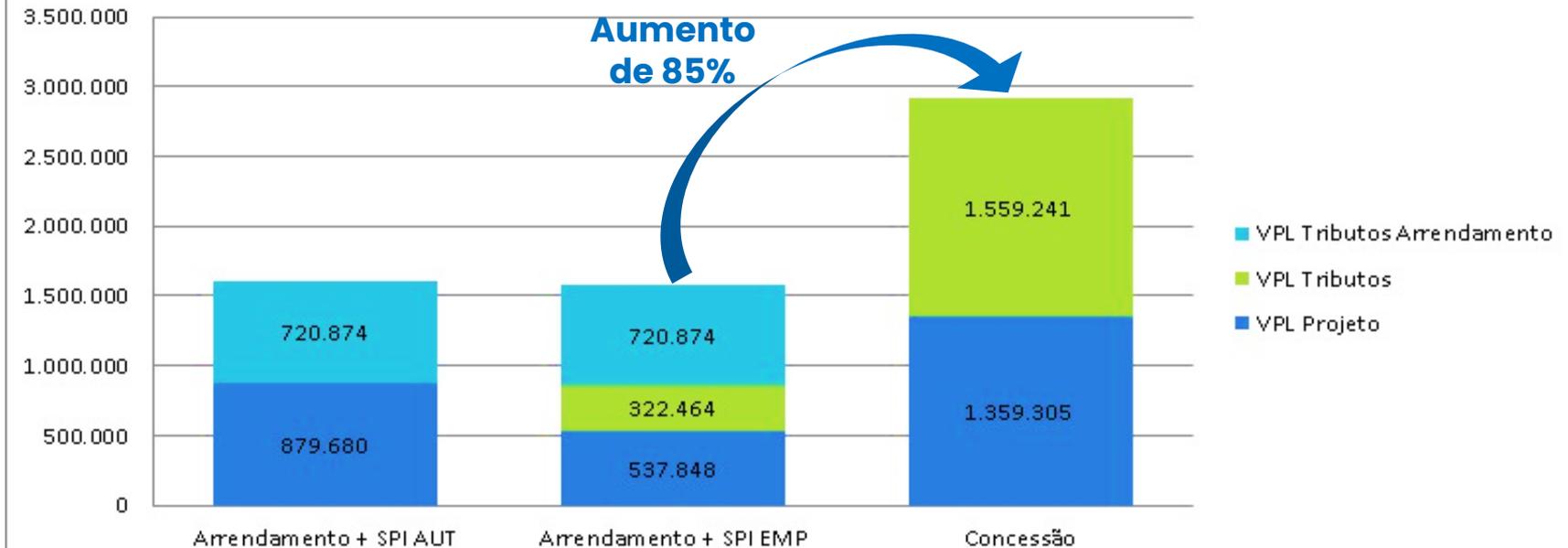
+59,1% (Itajaí vs Paranaguá)
+175,6% (Paranaguá vs Rio Grande)
+76,2% (Itajaí vs São Francisco do Sul)

* Valor alcançado por processo de equivalência feito no EVTEA.

**O valor de Tabela I de Itajaí se encontra elevado frente aos concorrentes.
Necessário fazer investimentos sem elevar o valor da tarifa.**

Motivos da escolha do modelo de gestão: VPL para o Poder Público mais vantajoso que o modelo vigente

VPL do Governo



**VPL da Concessão substancialmente superior aos modelos com arrendamento.
VPL do Governo representa efetivo ganho para a sociedade.**

Elementos do modelo de gestão:

Recursos a serem pagos pelo Concessionário mantidos na região

A maior parte dos recursos pagos pelo Concessionário ao Poder Concedente serão destinados para uso local, por meio de **Conta Vinculada**, a ser usada para as seguintes finalidades:

Novos investimentos
fora da área do Porto
Organizado para
melhorias operacionais
do Porto

(exemplo: acessos terrestres,
dragagens ambientais,
relação porto-cidade)

Recomposição de
infraestruturas
danificadas em razão de
**intempéries
climáticas** não
seguráveis

(exemplo: cheia do rio Itajaí-
Açu em 2008)

**Recomposição do
equilíbrio** econômico-
financeiro contratual

(exemplo: demais investimentos
não previstos e eventuais novas
expansões)

Relação Capital – Trabalho: Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAs)

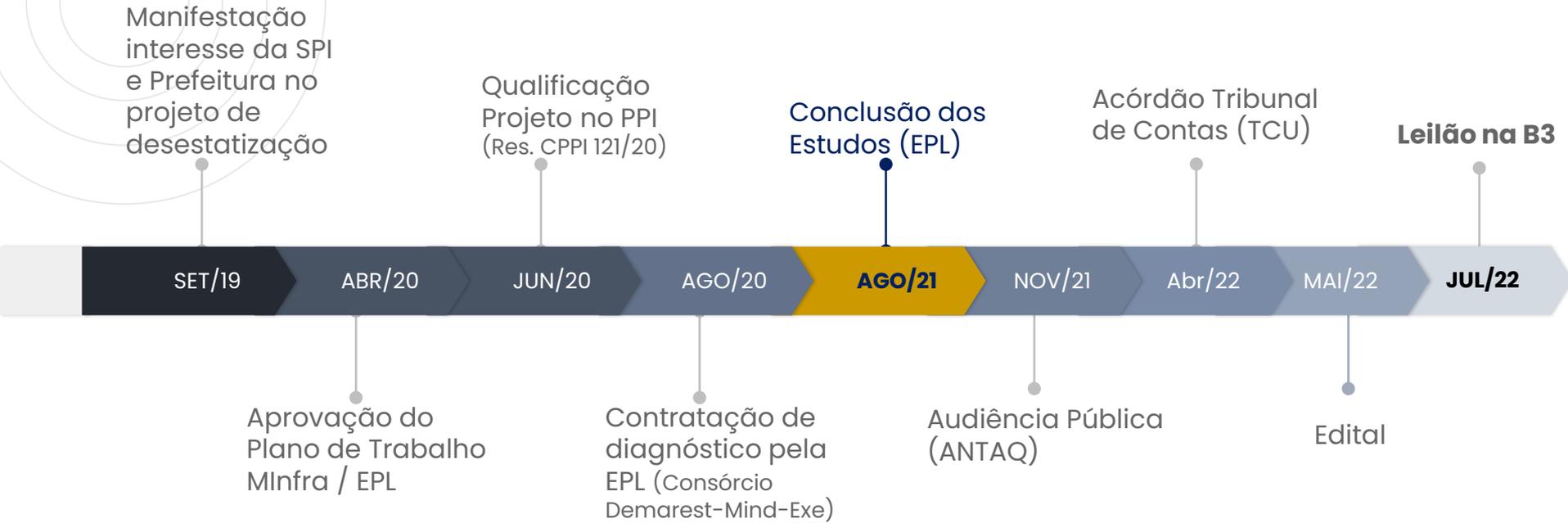
Modelo de gestão proposto não altera regime atual de mão-de-obra quanto ao Trabalhador Portuário

Porto de Itajaí permanece um Porto Organizado

Logo, as **condições de “Trabalho Portuário” previstas no Capítulo VI da Lei nº 12.815/2013 permanecem válidas para o regime de concessão do Porto de Itajaí** nos termos do modelo proposto

Obs.: Somente uma alteração legal poderia alterar a obrigatoriedade de contratação do Trabalhador Portuário Avulso (TPA) pelo operador portuário concessionário do Porto de Itajaí e de constituição de um Órgão Gestor de Mão-de-Obra (Ogmo)

Cronograma da Desestatização do Porto Organizado de Itajaí



Obrigado

Diogo Piloni

Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários
Ministério da Infraestrutura