

Panorama Logístico do Estado de Santa Catarina



Briefing



1. Contexto produtivo e inserção econômica

O estado de Santa Catarina possui uma economia diversificada e altamente integrada, respondendo pelo sexto maior Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil.

No setor industrial, o estado ocupa posição de destaque no cenário nacional, tendo sido o sexto maior exportador de produtos industrializados em 2025. A indústria representa aproximadamente 54,4% das exportações estaduais, com forte protagonismo do segmento de alimentos, além de setores como metalmeccânico, têxtil e papel e celulose.

Na agropecuária, Santa Catarina apresenta elevada produtividade e diversificação. Destaca-se na produção de soja, milho e arroz, além de ser referência nacional na produção de maçã. O estado também possui forte vocação pecuária, concentrando o maior rebanho de suínos do país e o quarto maior de aves.

Essa base produtiva sustenta uma agroindústria altamente competitiva e integrada, posicionando Santa Catarina como o maior exportador brasileiro de carne suína e o segundo maior exportador de carne de aves, com forte inserção nos mercados internacionais.

2. Infraestrutura rodoviária

A malha rodoviária federal de Santa Catarina possui cerca de 2,5 mil km, majoritariamente pavimentados, além de aproximadamente 1,3 mil km planejados. Apesar da boa cobertura, cerca de 35% da malha apresenta condições classificadas como “Regular”, “Ruim” ou “Péssimo”, segundo o Índice de Condição da Manutenção (ICM/DNIT), indicando a necessidade de intervenções estruturais em corredores estratégicos.

Destacam-se como pontos críticos os trechos das BR-280 (Mafra–Rio Negrinho), BR-470 (Curitibanos–Rio do Sul), BR-153 (Concórdia–divisa com o Paraná), BR-282 (região de Joaçaba) e BR-163 (São Miguel do Oeste).

Os principais eixos estruturantes incluem:

- **BR-101:** principal corredor litorâneo, integralmente duplicado e concedido. Concentra os maiores fluxos logísticos do estado, conectando polos industriais aos complexos portuários de Itajaí, São Francisco do Sul e Imbituba, além de integrar Santa Catarina às regiões Sul e Sudeste. Apresenta gargalos urbanos relevantes.
- **BR-116:** eixo longitudinal de integração Norte–Sul no interior do estado, conectando-se com o Paraná e o Rio Grande do Sul. Atua como alternativa à BR-101 para fluxos de longa distância, sendo fundamental para o transporte de cargas industriais e agroindustriais. Encontra-se totalmente concedida.
- **BR-282/BR-470:** eixos transversais essenciais para a conexão entre o Oeste agroindustrial e o litoral. A BR-282 dá acesso à capital, enquanto a BR-470 conecta o Vale do Itajaí ao Porto de Itajaí. Ambas concentram fluxos expressivos, mas apresentam limitações de capacidade e conservação, gerando gargalos logísticos. Destaca-se a duplicação do trecho Indaial–Navegantes (73 km), com conclusão prevista para 2026, obra emblemática no estado com início em 2013.

- **BR-280:** corredor estratégico de acesso ao Porto de São Francisco do Sul, atendendo uma região industrial diversificada (moveleiro, metalmeccânico, têxtil e agronegócio). O trecho Jaraguá do Sul–Guaramirim está em obras de duplicação, com 74% executado.

No âmbito estadual, destaca-se o Programa Estrada Boa, lançado em 2023, com investimentos superiores a R\$ 5,15 bilhões. O programa tem promovido a recuperação da malha, elevando significativamente a proporção de rodovias em boas condições e reforçando a capacidade logística do estado. Destacam-se algumas obras: SC-401 – 3ª pista; SC-370 – pavimentação da Serra do Corvo Branco; SC-486 – Interseção com a BR-101; reconstrução das SC-305 e SC-160 em concreto rígido.

3. Infraestrutura ferroviária

O sistema ferroviário catarinense é operado pela Rumo Malha Sul (RMS) e pela Ferrovia Tereza Cristina (FTC), com movimentação aproximada de 6 milhões de toneladas úteis em 2025.

A Ferrovia Tereza Cristina possui atuação regional, com foco no transporte de carvão mineral entre as minas do sul do estado e o Complexo Termelétrico Jorge Lacerda (Capivari), além de movimentar contêineres entre Imbituba e Criciúma.

A RMS mantém em operação apenas o trecho entre o Porto de São Francisco do Sul ao Paraná (Araucária, Cascavel e Maringá). Movimenta soja, milho, combustíveis, fertilizantes e produtos siderúrgicos.

Apesar de sua relevância estratégica, o sistema apresenta limitações operacionais, como baixa velocidade média e restrições de capacidade, refletindo a necessidade de modernização e ampliação. Ambos os trechos se encontram em processo de renovação antecipada no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). O trecho, entre Lages e Mafra, está em estudo para novas concessões.

4. Projetos estruturantes ferroviários

Santa Catarina possui projetos ferroviários estratégicos ainda em fase de planejamento ou sem avanço recente:

- Ferrovia Norte-Sul (extensão sul): estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental concluídos pela Infra S.A. em 2015 contemplam a ligação entre Panorama (MS), Chapecó (SC) e Rio Grande (RS), com potencial de integração logística nacional, porém sem evolução recente.
- Ferrovia do Frango: projeto prioritário para o estado, prevendo a conexão do Oeste catarinense (Dionísio Cerqueira) ao Porto de Itajaí, com forte potencial para reduzir custos logísticos da agroindústria.

5. Infraestrutura portuária:

O sistema portuário catarinense é um dos mais relevantes do país, composto por três complexos portuários (Itajaí, São Francisco do Sul e Imbituba) e sete terminais de uso privado (TUPs).

Em 2025, o estado respondeu por 33,4% da movimentação portuária da Região Sul (66 milhões de toneladas), com forte predominância da carga containerizada (48%). Santa

Catarina também concentrou cerca de 19% da movimentação nacional de contêineres, ficando atrás apenas de São Paulo.

- São Francisco do Sul: principal complexo do estado, responsável por cerca de 66% da movimentação, com destaque para contêineres e óleo bruto (desembarque), além de grãos, fertilizantes, produtos industrializados e outros.
- Itajaí: respondeu, em 2025, por 23% da movimentação estadual, com forte especialização em contêineres.
- Imbituba: relevante na movimentação de coque de petróleo (desembarque), sal e contêineres.

A infraestrutura portuária constitui um dos principais vetores de competitividade do estado, sustentando sua forte inserção no comércio exterior.

6. Investimentos

Os investimentos previstos no âmbito do Novo PAC (2023–2030) indicam forte concentração no modo rodoviário:

- **Rodovias:** cerca de R\$ 4,6 bilhões, distribuídos em obras de manutenção e restauração (19%); construção, duplicação e adequação (22%); investimentos privados das concessões existentes (58%); estudos para novas concessões e para a construção da ponte sobre o rio Uruguai (BR-163). Aproximadamente 59% dos recursos já estavam executados até o final de 2025. Obras em andamento em destaque: adequação da BR-280 (entre São Francisco do Sul e Jaraguá do Sul, com trechos em duplicação); adequação da BR-470 (entre Navegantes e Rio do Sul, com trechos em duplicação); adequação da BR-163 (em São Miguel do Oeste, pavimentação em concreto), adequação da BR-282 (entre Florianópolis e São Miguel do Oeste) e; construção do trecho entre Timbé do Sul e a divisa com o Rio Grande do Sul (BR-285).
- **Ferrovias:** cerca de R\$ 150 milhões, majoritariamente vinculados à renovação das concessões existentes.
- **Portos:** aproximadamente R\$ 1,3 bilhão, incluindo investimentos de arrendamentos existentes; concessões de novos TUPs; dragagem de aprofundamento do Canal da Babitonga (Itapoá) e; reforço do molhe do Porto de Imbituba.

7. Fronteira Seca

Santa Catarina possui um ponto estratégico de integração internacional na fronteira com a Argentina, em Dionísio Cerqueira, onde conta com um porto seco operado pela Multilog Brasil S/A.

Em 2025, a movimentação atingiu cerca de US\$ 877 milhões (FOB), com crescimento de 6% do volume movimentado em relação ao ano anterior e de 33% nos últimos cinco anos.

Esse desempenho evidencia o fortalecimento do papel da fronteira como corredor logístico para o Mercosul, especialmente para fluxos regionais de produtos industrializados e agroindustriais.

8. Rotas de Integração Sul-Americana

Santa Catarina está inserida em duas importantes rotas de integração logística sul-americana, que ampliam o acesso aos mercados do Pacífico e fortalecem a inserção internacional da produção regional.

Rota Bioceânica de Capricórnio (Brasil–Paraguai–Argentina–Chile)

Essa rota conecta os portos do Sul e Sudeste do Brasil — incluindo São Francisco do Sul e Itajaí — aos portos do norte do Chile (Iquique, Antofagasta e Mejillones), passando pelo Paraguai e pela Argentina.

No contexto catarinense, destacam-se:

- A BR-282, como principal eixo de ligação do Oeste à fronteira;
- A BR-163, com projetos como a ponte sobre o Rio Uruguai, ampliando a integração com o Rio Grande do Sul;
- A fronteira de Dionísio Cerqueira, como ponto estratégico de conexão internacional;
- Os portos catarinenses, que atuam como portas de saída para o comércio exterior.

Rota Bioceânica do Sul (Brasil–Argentina–Chile)

Integra o Sul do Brasil aos portos do Chile (Valparaíso e San Antonio), passando por Argentina e Uruguai, com forte articulação entre modais rodoviário e portuário.

Para Santa Catarina, os principais elementos são:

- Conexões rodoviárias com o Rio Grande do Sul, especialmente via BR-285;
- Integração com os portos de Imbituba, Itajaí e São Francisco do Sul;
- Complementaridade com a infraestrutura logística do Mercosul.