



VOLTANDO AO TOPO DA LOGÍSTICA PORTUÁRIA

CONTEXTO

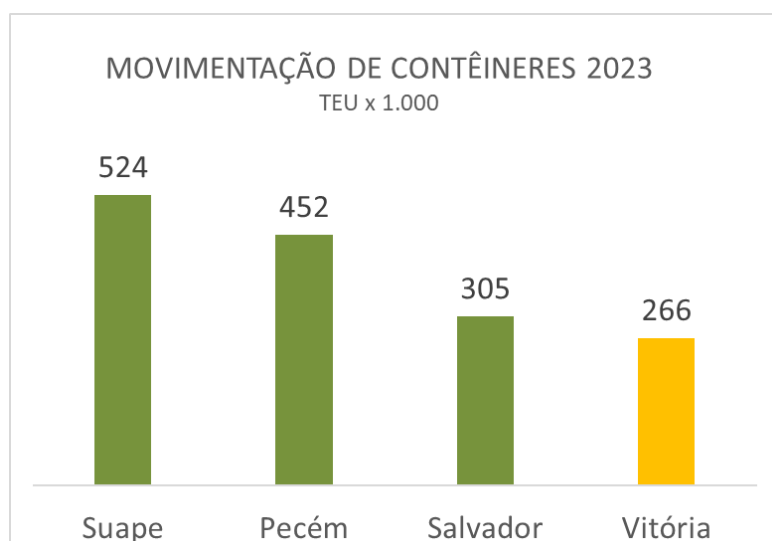
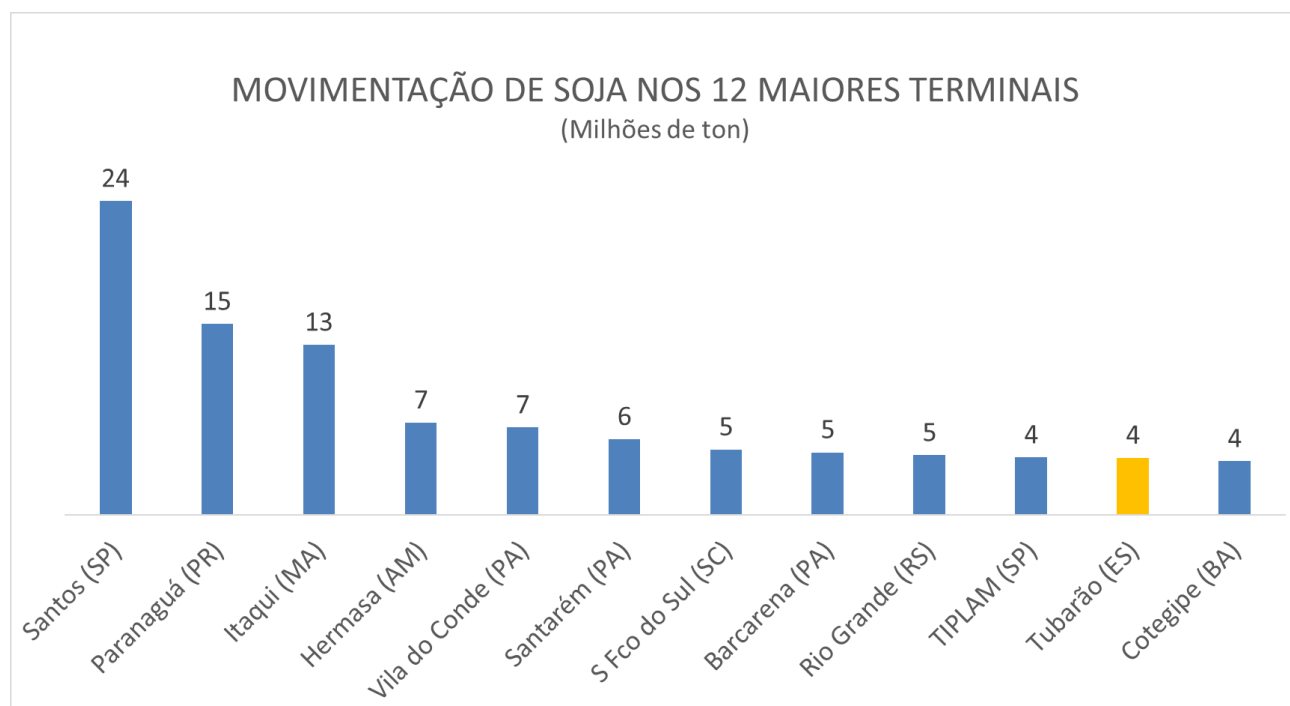
O setor aquaviário brasileiro movimentou **1,3 bilhão** de toneladas de cargas em 2023, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Os 10 produtos mais exportados em peso bruto perfazem 88% do total. Minério de ferro, petróleo bruto e soja lideram o ranking com movimentações superiores a 100 milhões de toneladas. As exportações de soja cresceram 27% de 2022 para 2023, segundo a Antaq. E as projeções de crescimento continuam otimistas e mesmo assim vêm sendo sistematicamente superadas.

Deve ser destacado que a movimentação total de produtos do agronegócio pelos portos e terminais do Arco Norte foi de **100,8 milhões**, superando pela primeira vez a do restante do Brasil, abaixo do paralelo 16°S, que foi de **100,2 milhões** de toneladas. Esse fato aponta para uma certa dificuldade dos portos do Sudeste, principalmente, expandirem sua capacidade de atendimento a essa demanda crescente, com o Arco Norte superando esse déficit de capacidade. Nesse contexto, chama a atenção o fato de o Porto do Açú, cujas operações se iniciaram há apenas 9 anos, em outubro de 2014, já estar posicionado entre os 7 portos brasileiros que movimentam mais de 50 milhões de toneladas por ano. Pois, em 2023, movimentou **82 milhões** de toneladas só somando o minério de ferro e o petróleo bruto. Isso demonstra que se for aumentada a capacidade portuária não faltará carga.

Por outro lado, o Espírito Santo, 12º estado no ranking das exportações brasileiras em valor no ano de 2023, vê as exportações de soja por seus portos estagnadas há anos. E sua movimentação de contêineres superada por portos do Nordeste como mostram os gráficos a seguir.

Mas, considerando que, do total das exportações brasileiras, 70% (US\$ 236.3 bilhões) se originam nos estados de MT, GO, MG, SP, RJ e ES, os **Corredores Centro Leste**

e Sudeste são os candidatos naturais ao escoamento da maior parte dessa carga. Os gráficos a seguir mostram um posicionamento incômodo dos portos capixabas em relação a volumes, mas a conjuntura aponta para uma excelente oportunidade.



Os dados dos gráficos acima e ao lado, retirados do Anuário Estatístico Aquaviário da Antaq, indicam uma movimentação de soja e de contêineres inferior ao potencial do estado, considerando sua solidez fiscal e sua posição geográfica.

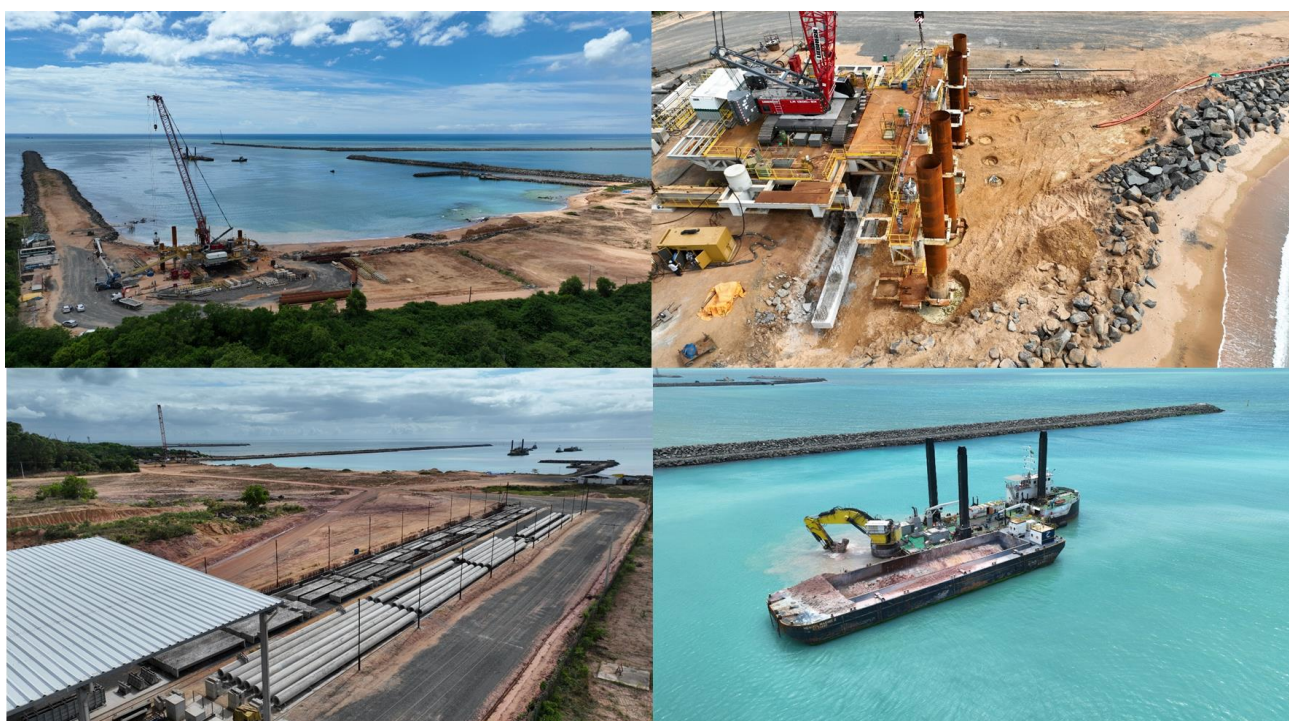
HORA DA VIRADA

O **Porto Imetame em Aracruz**, situado 95 km ao norte do Porto de Vitória e em adiantada fase de construção, iniciará suas operações no meio do ano que vem. E será o primeiro dos projetos a aproveitar essa oportunidade, ofertando:

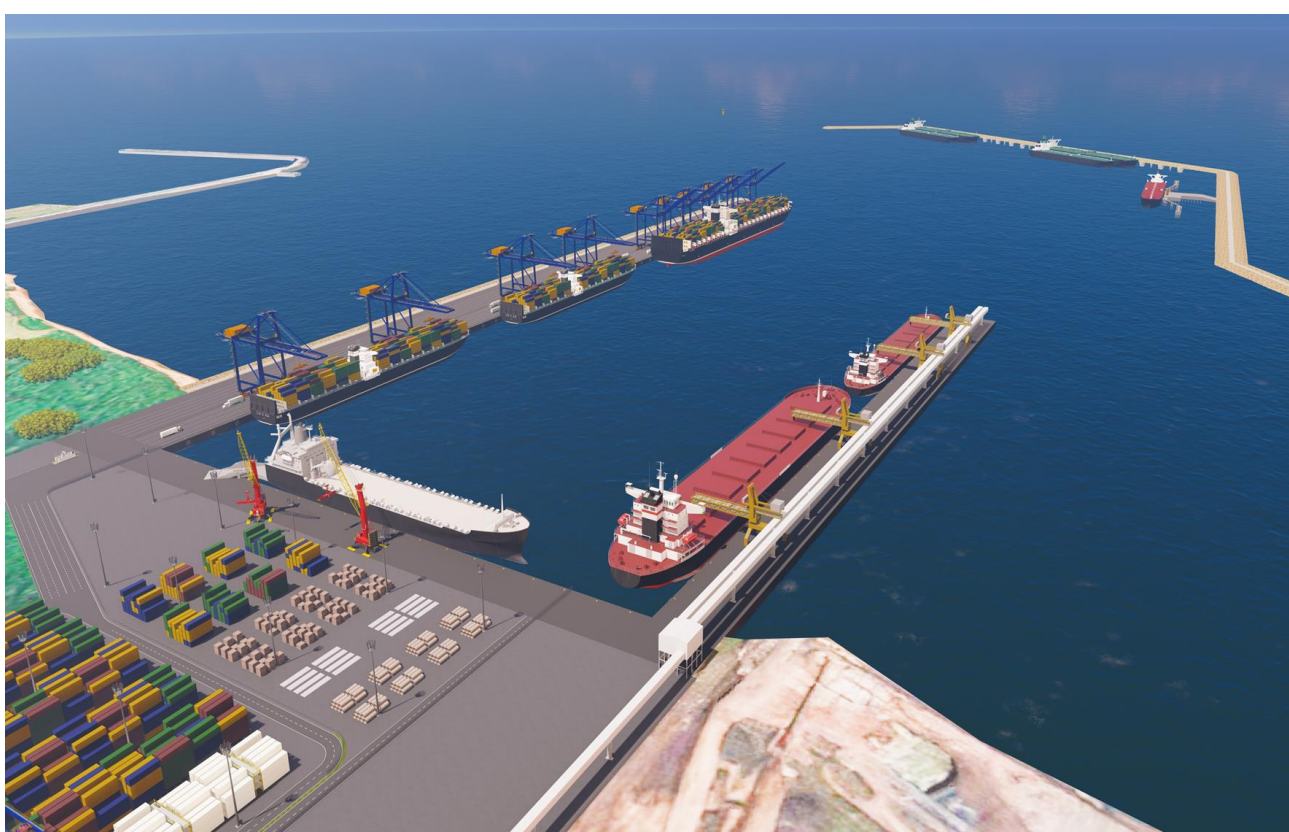
- Capacidade de operar 1,6 Milhões de TEU/ano no seu terminal de contêineres com 1.100 m de cais, capaz de receber até 3 navios Post Panamax de 16.000 TEU, abrindo um novo horizonte para a operação portuária brasileira.
- Capacidade de transbordo de 500 mil barris de óleo equivalente por dia em seu terminal de graneis líquidos com 3 dolphins de atracação.
- Capacidade de operar em seu terminal multiuso, no berço de 390 m, rochas

ornamentais, aço e veículos e, no berço de 600 m, granéis sólidos como soja, fertilizantes e outros minerais. Com calado que pouquíssimos portos oferecem.

Os investimentos superiores a R\$ 1,5 bilhão na primeira fase estão em pleno curso, com as obras em fase adiantada, como se pode ver das fotos a seguir. Mais de 1,8 milhões de m³ já foram dragados e um “cantitraveler”, equipamento especializado, vem executando a instalação do píer de contêineres.



Também equipamentos já estão em fase de aquisição. O projeto final é o da ilustração a seguir.



Com área total de 1 milhão de m², canal de acesso com 19 m e berços com 17 m de profundidade, o porto acrescentará ao Espírito Santo uma capacidade estimada

total de movimentação de 17,6 milhões de toneladas de contêineres e 20 milhões de toneladas de carga geral e grãos. Sem contar a carga transbordada, isso significa que haverá uma **d demanda adicional de quase 40 milhões de toneladas de transporte ferroviário e rodoviário**, para o qual o estado também precisa se preparar. Mas esse é um tema para outro informe do Coinfra.

E por fim, o protagonismo do estado na logística portuária se completará com os novos investimentos da Vports e a implantação dos projetos do Porto Central e de Petrocity. De vota ao topo.



Projetos dos Portos Central e de Petrocity

Romeu Rodrigues

Mestre em Engenharia de Produção, Consultor em Logística e Energia e Especialista do Coinfra

Gustavo Peters Barbosa

Presidente do Conselho Temático de Infraestrutura e Energia – Coinfra