

PLANO SETORIAL DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO

CONTRIBUIÇÕES DA FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO (FINDES) À CONSULTA PÚBLICA DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Reiterando a importância do planejamento para a implementação das melhorias necessárias à malha ferroviária brasileira, a Findes cumprimenta a iniciativa do Ministério dos Transportes e apresenta a seguir sua contribuição.

I – CONTEXTUALIZAÇÃO

O **Espírito Santo** historicamente apresenta forte **vocação logística**, agora aliada a um sólido e seguro ambiente de negócios, incentivos fiscais da Sudene no Norte e outros estaduais não menos atrativos no Sul (Fundesul, Invest-ES, Compete-ES). O posicionamento central na costa brasileira, a facilidade para instalação e operação de portos de grande calado e a relativa proximidade dos mercados, em se tratando das rotas para a Ásia, tornam o estado excelente opção para o comércio exterior do país. Uma grande e capacitada infraestrutura de áreas retro alfandegadas e de armazenagem em geral também se encontra disponível e em pleno crescimento.

Essas vantagens competitivas, entretanto, perderam algum protagonismo nas últimas décadas, em detrimento do custo Brasil.

Atualmente, contando com um porto em construção, além de dois outros projetos portuários em diferentes fases de implantação, o estado se propõe a potencializar a liderança do Sudeste no comércio exterior, através de novas capacidades portuária e de transporte.

O Imetame Logística Porto é um TUP em construção na cidade de Aracruz, com previsão de início de suas operações no final de 2025. O porto contará com 10 berços de atracação e irá movimentar contêineres, carga geral, graneis sólidos e líquidos. O calado máximo do porto no início de suas operações será de 16 metros, avançando para 21,5 metros em expansão futura. Projeta uma capacidade total estimada em 17,6 milhões de toneladas de contêineres, **20 milhões de toneladas** de carga geral e grãos e 500 mil boe/dia de transbordo de óleo. Poderá atender navios de grãos Capesize, contribuindo para redução de frete e de emissões no transporte para o mercado asiático, hoje o maior do comércio exterior brasileiro.

Os Portos de Vitória e Barra do Riacho, respectivamente, na capital e no município de Aracruz, têm da Vports, empresa privada que assumiu a autoridade portuária da Codesa recentemente, ousado plano de expansão, projetando praticamente dobrar a movimentação de cargas nos próximos anos **para 16 milhões de toneladas**.

Ainda em Barra do Riacho, o terminal multicargas e multimodal de Portocel, movimenta rochas ornamentais, produtos siderúrgicos, veículos, contêineres, cargas de sua base offshore e cargas de projetos, além da celulose. Com berços, 700 m de cais acostável, recebe navios de porte bruto até 85 mil toneladas (DWT). Além de 70 mil m² de armazéns cobertos e cerca de 500 mil m² de área total dentro do terminal, dispõe de mais 400 mil m² de retroárea disponível para novos negócios para expandir sua movimentação que foi de 6,65 milhões de toneladas em 2023.

Outro projeto, o Porto Petrocity, em São Mateus, projeta movimentar **12 milhões de toneladas** de contêineres por ano, além de outras cargas.

Ao Sul, o Porto Central está pronto para iniciar obras com previsão de movimentação de **20 milhões de toneladas** de grãos.

O Porto da Imetame e esses outros projetos precisam, portanto, de maior capacidade de transporte agora e no futuro. Está-se falando aí acima de movimentação de **70 milhões de toneladas de carga**. Sem transporte ferroviário, as rodovias certamente serão congestionadas com as consequências nefastas que todos já conhecem.

Considerando esse potencial do Espírito Santo como uma alternativa viável para ampliar a capacidade de escoamento da produção do centro do país, é **crucial a expansão da capacidade de transporte rodoviário e ferroviário** de/para os portos do estado. A FCA atualmente tem limitada a cerca de 10 milhões de toneladas por ano sua capacidade no eixo GO-MG-ES. Pois a concessão atual tem priorizado seus ativos portuários, principalmente em Santos e Aracaju, em detrimento da capacidade da unidade no porto de Tubarão. É fundamental fortalecer a conexão com a Estrada de Ferro Vitória Minas e aumentar a capacidade do trecho que liga a ferrovia ao complexo portuário de Aracruz, que tem severas limitações de manobra, impactando sua capacidade final.

Para o futuro, entretanto, mesmo a recapacitação da FCA será insuficiente e o país precisará contar com mais ferrovias de ligação oeste leste e os trechos já autorizados serão imprescindíveis para atender à demanda de carga.

Além de que o acréscimo de capacidade de transporte ferroviário também precisa contemplar o transporte de contêineres, onde viaja a carga de maior valor agregado da indústria.

De um modo geral, atualmente, os portos brasileiros enfrentam a falta de opções terrestres para escoamento de carga. Rodovias de acesso aos portos que atravessam cidades como Aracruz já enfrentam gargalos logísticos. Com o potencial de crescimento das cidades e o aumento previsto no transporte de cargas, torna-se essencial melhorar essas rodovias, duplicando-as ou implantando pontos de ultrapassagem. Além realizar rapidamente obras de contorno para desviar o tráfego de cargas dos centros das cidades. Essas melhorias criariam uma logística rodoviária ideal para o estado, facilitando o escoamento de cargas para os complexos portuários do estado. Este conjunto de infraestruturas de transporte terrestre criaria um cenário logístico ideal para o Espírito Santo, impulsionando o crescimento da economia portuária após anos de estagnação, reduzindo os gargalos atuais e retomando o papel do estado do ES no comércio exterior brasileiro.

II – CONTRIBUIÇÕES A ITENS DO PLANO

Item 9. ANÁLISE DE RESULTADOS

Item 9.i. Atualizar o diagnóstico setorial produzido pelo PNL 2035 (EPL, 2021) e, por meio da atualização da carteira de empreendimentos, produzir novos cenários futuros para prognósticos, com base em indicadores setoriais alinhados com as premissas estratégicas definidas para o planejamento tático;

Sugestão: acrescentar análise crítica lógica que incorpore a realidade objetiva. Um trecho ferroviário eleito Prioridade 1 não pode começar e terminar no meio do caminho para um porto, por exemplo. Ainda que o trecho que faz sua ligação ao porto tenha ficado com pontuação inferior pelos indicadores adotados, ele precisa ser incorporado e eleito também na mesma prioridade daquele. A sugestão é de que se adicione uma pontuação adicional para trechos ferroviários que façam ligação direta a portos em operação, em primeiro lugar. Em segundo, também para aqueles portos em implantação ou com as licenças ambientais concedidas para início de obras.

Da mesma forma, trechos ferroviários em projeto que conectem grandes centros produtores a ferrovias em operação também devem ter essa pontuação adicional incorporada.

Item 9.3.1.1. Primeira lista classificada: IBG – Cenários 1, 2 e 3

Com base na sugestão anterior, considerar na **Tabela 23: IBG ponderado Cenários 1, 2 e 3 - Empreendimentos ferroviários por grupo de prioridade:**

1. Quanto ao empreendimento **ID 449 – Implantação e Operação da EF-118 Rio - Vitória** – Em estudo – Prioridade 2, faz-se necessária a **alteração para Prioridade 1**. Adicionalmente, é necessário assegurar que esse trecho seja implantado em **bitola mista**.
2. Quanto ao empreendimento **ID 21779 – Adequação, Manutenção e Operação da Linha Vitória/ES – Itaboraí/RJ** – Em estudo – Prioridade 2, também se faz necessária a **alteração para Prioridade 1**. Aqui deve ser lembrado que foi proposta a devolução do trecho pela concessionária. E, de acordo com o Art. 4º da Portaria Nº 532 – 05/06/2024 do MT, “Em caso de requerimento de devolução de trechos ferroviários, nos termos do art. 15 da Lei nº 14.273, de 23 de dezembro de 2021, a prorrogação antecipada fica condicionada à especificação dos trechos a serem devolvidos, do valor estimado de indenização, da forma e prazo de pagamento.” e com o Art. 66 da Lei 14.273 de 23/12/2021, os recursos dessa indenização devem aplicados prioritariamente na própria malha ferroviária prejudicada. Assim, a indústria capixaba pleiteia que os **recursos dessa devolução sejam aplicados na viabilização imediata do ID 449** acima citado.
3. Com relação ao empreendimento **ID 333 – Ampliação e Operação da Malha Centro-Leste** – Em contratação (Licitação / Autorização / Adesão) – Prioridade 1, a sugestão é de que seja dada celeridade ao processo de **renovação antecipada da FCA** com investimentos no Corredor Centro Leste. Esse corredor precisa ser imediatamente capacitado a transportar pelo menos 20 milhões de toneladas ao ano para suprir a nova capacidade de operações portuárias do Espírito Santo, advinda com a entrada em operação do Imetame Porto Aracruz. Atualmente limitada a 10 milhões de toneladas por ano, a concessão atual prioriza seus ativos portuários, principalmente em Santos e Aracaju, em detrimento da capacidade da unidade no porto de Tubarão. Assim, faz-se necessário que a renovação antecipada traduza na revisão do contrato de concessão investimentos que permitam que os trechos de **Patrocínio a Prudente de Moraes** e de **Unai a Pirapora e Sete Lagoas** sejam capacitados a atender à crescente demanda de transporte do agronegócio.
4. No empreendimento **ID 318 – Ampliação e Operação da Estrada de Ferro Vitória a Minas - EFVM - Vale** – Contratado - em execução – Prioridade 1, propõe-se, também com base na Art. 4º da Portaria Nº 532 – 05/06/2024 do MT, que sejam estabelecidos no contrato de concessão:
 - a. O valor estimado e o prazo de execução do **Ramal Anchieta**, de Santa Leopoldina/ES a Anchieta/ES e ao Porto de Ubu, que deverá ser implantado em **bitola mista**.
 - b. Compromisso de ampliar o **ramal de Piraqueaçu a Barra do Riacho**, que liga a Estrada de Ferro Vitória Minas ao complexo portuário de Barra do Riacho, em Aracruz, capacitando-o a movimentar a carga oriunda do Corredor Centro Leste, como acima mencionado e a atender à demanda gerada em função dos projetos de expansão portuária em implantação nessa área.
 - c.

Ainda com base na sugestão apresentada para o Item 9.i, na **Tabela 25: IBG Cenário 4 - Empreendimentos Ferroviários**, sugere-se:

1. Para o empreendimento **ID 343 – Implantação e Operação da Ferrovia São Mateus/ES a Ipatinga/MG** (Autorização) – Prioridade 2, propõe-se sua elevação para Prioridade 1, de vez que esse trecho conecta o **ID 356 – Implantação e Operação da Ferrovia Barra de São Francisco/ES a Brasília/DF** (Autorização) – Prioridade 1 ao Porto Petrocity em São Mateus, criando mais uma alternativa para o comércio exterior brasileiro. Esse trecho, cuja implantação é projetada pela Petrocity Ferrovias, poderá redirecionar ao ES parte da grande carga do agro e da mineração do país, já que acessa o Porto Petrocity e poderá ligar também



POR VOCÊ. PELA INDÚSTRIA. PELO ESPÍRITO SANTO.

o Porto Imetame. Além de conectar as malhas de bitola larga e métrica da região centro sudeste do país.

2. Para o empreendimento **ID 355 – Implantação e Operação da Ferrovia Presidente Kennedy/ES a Sete Lagoas/MG** (Autorização) – Prioridade 2 propõe-se sua elevação para Prioridade 1, em razão de se tratar de um trecho complementar ao **ID 368 – Implantação e Operação da Ferrovia Sete Lagoas/MG a Anápolis/GO (Autorização) – Prioridade 1**, permitindo assim o acesso do Cerrado ao Porto Central e do Açú (via EF 118). A implantação dessa ferrovia, projetada pela Macro Desenvolvimento, fará a conexão com a malha central em bitola larga, e também ao Porto Central, carreando parte significativa da carga do agronegócio e da mineração brasileira.