

PLANO SETORIAL DE TRANSPORTE RODOVIÁRIO

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 rodoviária 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 e cargas de projetos, além da carga majoritária, 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 200 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. Eixos rodoviários interestaduais como BR 262, BR 116 e BR 101, para ficar em três exemplos, apenas, precisam ter incorporados em sua análise o volume de investimento projetado a sua volta.

Da mesma forma, as rodovias que dão acesso a portos em operação ou em implantação devem ter sua pontuação majorada, tendo em vista a importância do transporte de cargas de e para essas instalações.

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 rodoviários nos dois primeiros grupos de prioridades:**

1. Nessa tabela, que resume a classificação de vários empreendimentos, o trecho da **BR 262** no Espírito Santo está inserido em duas posições:
 - a. 21618 – Ampliação da BR-262/ES - PAC – Em projeto – Prioridade 1 e
 - b. 21729 – Restauração e Ampliação da BR-262/MG – PAC – Em projeto – Prioridade 2

Ora, a população anseia pela obra de duplicação desse trecho rodoviário há anos. Além disso, considerando que a obra está incluída no PAC, não é coerente que ela seja classificada como Prioridade 2. Adicionalmente, esse trecho é importantíssimo por ligar os portos do Espírito Santo a Minas Gerais e ao Cerrado Brasileiro, sendo fundamental para o fluxo de cargas e do turismo. Portanto, a Findes solicita que seja revista a classificação dos empreendimentos relativos às obras de aumento de capacidade do trecho para o nível de **Prioridade 1**.

2. Da mesma forma, o trecho capixaba da **BR 259** consta da lista de obras do PAC, mas apenas os estudos estão com Prioridade 1, em conjunto com estudos sobre as BR 101 e 262, como mostram os empreendimentos a seguir listados:
 - a. 21836 – Manutenção e Operação da BR-101/259/262/ES/BA – Em estudo – Prioridade 1;
 - b. 21702 – Implantação e Ampliação da BR-259/ES - PAC – Contratado - execução não iniciada – Prioridade 2 e
 - c. 21863 – Ampliação de trecho rodoviário na BR-259/ES – Contratado - em execução – Prioridade 2.

De acordo com o APÊNDICE IV - CARTEIRA COMPLETA ANALISADA - EMPREENDIMENTOS, OBRAS E INICIATIVAS do plano, esse empreendimento inclui as obras de acesso a Baixo Guandu e a duplicação de João Neiva a Aimorés.

A elaboração do projeto executivo de adequação de capacidade com duplicação de João Neiva a Colatina, numa extensão de 106km, através do contrato 17.00657/2021 com a Estratégica Eng. Ltda. no valor de R\$5.084.283,46 e com previsão de término em 26/11/2024. Os projetos foram entregues e estão em análise pelo Dnit.

Portanto, já é possível programar a execução das obras de ampliação de capacidade, de vez que pela BR 259 fluem as produções de mineração de rochas ornamentais, confecções, e agroindustrial de Colatina e região, além do comércio com Governador Valadares, o maior centro regional do leste mineiro. E a BR 259 é um dos acessos mais importantes ao Complexo Portuário de Aracruz em Barra do Riacho, incluindo os Portos de Portocel, Imetame e o próprio Barra do Riacho.

Portanto, a Findes solicita que seja dada **Prioridade 1** não só aos estudos, mas **também às obras** de aumento de capacidade da BR 259.

3. Com relação à **BR 101**, constam na tabela dois empreendimentos:
 - a. 21836 – Manutenção e Operação da BR-101/259/262/ES/BA – Em estudo – Prioridade 1 e
 - b. 13 – Ampliação, Manutenção e Operação da BR-101/ES/BA - Eco101 – Contratado - em execução – Prioridade 2.

Considerando que a BR 101 é uma artéria fundamental na integração nacional e levando em conta que a renegociação do contrato de concessão com a concessionária Eco 101 se encontra em análise no TCU com forte expectativa de aprovação, a Findes entende que **todos os empreendimentos** relativos ao trecho da **Divisa RJ/ES ao Acesso a Mucuri/BA** devem receber tratamento de **Prioridade 1**.