



INFORME ESTRATÉGICO

COINFRA

14 de abril
de 2026

PORTO CENTRAL: NO CAMINHO DA EFETIVA VIABILIZAÇÃO

INTRODUÇÃO

O Porto Central tornou-se, em 2026, um dos projetos logísticos mais relevantes em estruturação no país. Com a aprovação, em 18 de março de 2026, de financiamento de R\$ 2,18 bilhões pelo Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante para obras iniciais de infraestrutura marítima e terrestre, o empreendimento ingressa em nova etapa: deixa de ser apenas uma promessa robusta e passa a se consolidar como ativo com viabilização efetiva em curso.

Esse avanço reforça o papel do Porto Central como âncora do Parklog Sul ES e como plataforma com potencial de reorganizar fluxos logísticos, industriais e energéticos no Arco Leste brasileiro. Seus diferenciais estruturais são claros: localização estratégica, capacidade para grandes navios, inclusive Capesize, VLCC e Valemax, modelo condominial, grande retroárea e possibilidade de expansão faseada.

A consolidação plena desse ativo, contudo, depende de conexões ferroviárias compatíveis com sua escala. Nesse desenho, a EF-352 é a ferrovia que projeta o Porto Central para a hinterlândia nacional, ligando o sul capixaba a Minas Gerais, Goiás, ao Centro-Oeste e à Ferrovia Norte-Sul. Já a EF-118 amplia a integração litorânea, fortalece o eixo Espírito Santo–Rio de Janeiro–São Paulo e aumenta a capilaridade logística regional.

Mensagem chave:

O Porto Central deve ser comunicado como ativo nacional de diversificação logística: amplia opções, reduz dependência de corredores saturados e cria nova frente de competitividade no Arco Leste.



PORTO, FERROVIAS E NOVA CENTRALIDADE LOGÍSTICA NO SUL DO ES

Ou seja, o Porto Central ganha escala com a EF-352 e ganha capilaridade regional com a EF-118. Juntos, esses ativos consolidam uma nova frente logística, industrial e energética no Arco Leste brasileiro.

A qualificação do porto como âncora do Parklog Sul ES não é retórica: trata-se do ativo capaz de concentrar escala, atrair operadores, organizar retroáreas, induzir terminais especializados e dar racionalidade econômica aos investimentos em logística, energia e indústria no sul do Espírito Santo.

Seus diferenciais são claros: localização estratégica na costa leste, capacidade para receber navios de grande porte, inclusive Capesize, VLCC e Valemax, modelo de condomínio portuário e expansão faseada para cargas como minério, grãos, fertilizantes, contêineres, energia e apoio offshore. Essa combinação faz do Porto Central não apenas mais um porto, mas uma plataforma nacional de longo prazo, apta a ampliar opções logísticas e reduzir dependência de corredores saturados.

EF-352 E EF-118: FERROVIAS COMPLEMENTARES PARA DAR ESCALA AO CORREDOR

Se o Porto Central é a âncora física do corredor, a EF-352 é sua condição logística de escala. Ela fará a ligação entre Presidente Kennedy, Sete Lagoas, Conceição do Mato Dentro e Anápolis, em bitola larga e padrão de alto desempenho. Essa arquitetura conecta o porto à Ferrovia Norte-Sul e, por meio dela, amplia o acesso ao Centro-Oeste, ao Cerrado, ao Matopiba e a polos industriais e minerários relevantes.

A EF-118 cumpre papel distinto e complementar. Ela reforça a integração ferroviária do litoral, recompõe a conexão regional no eixo Espírito Santo–Rio de Janeiro–São Paulo e amplia a capilaridade logística do sul capixaba. Com isso, contribui para dar fluidez ao corredor, fortalecer a plataforma regional e criar sinergias com outros ativos portuários, industriais e energéticos do Arco Leste, como o Porto do Açú.

Do ponto de vista estratégico, as duas ferrovias não concorrem; elas se completam. A EF-352 amplia a hinterlândia nacional do porto e captura fluxos de minério, agronegócio e indústria. A EF-118 fortalece a conectividade costeira, a integração regional e a funcionalidade sistêmica do corredor.

Síntese: EF-352 é ferrovia de escala; EF-118 é ferrovia de integração. Juntas, transformam o Porto Central em nó logístico de alcance ampliado.



Em linguagem institucional, esse marco muda o enquadramento do ativo: o Porto Central deixa de ser apenas um projeto promissor e passa a ser um empreendimento com viabilização efetiva em curso.

Esse avanço é particularmente relevante porque o Porto Central foi concebido para crescer por fases, combinando infraestrutura comum com investimentos privados em superestrutura. Quando a etapa inicial ganha robustez financeira, aumenta também a credibilidade das fases posteriores e da ocupação industrial e logística do complexo. O efeito é sistêmico: melhora a atratividade do porto, fortalece a narrativa do corredor e dá mais consistência à defesa das conexões ferroviárias que precisam acompanhá-lo.

O financiamento recém-aprovado cria oportunidade concreta de acelerar implantação, atrair parceiros e consolidar o Porto Central como ativo nacional de diversificação logística no Arco Leste. O desafio agora é transformar tração financeira em escala logística, com apoio equivalente às ferrovias estruturantes.

BENEFÍCIOS PARA O ESPÍRITO SANTO: NOVA CENTRALIDADE LOGÍSTICA, INDUSTRIAL E ENERGÉTICA

A combinação entre Porto Central, EF-352 e EF-118 reforça o posicionamento do Espírito Santo no mapa do comércio exterior brasileiro. O estado amplia sua hinterlândia, amplia sua integração costeira e melhora sua capacidade de atrair cadeias produtivas ligadas a minério, grãos, fertilizantes, contêineres, combustíveis, gás, serviços industriais e economia offshore. O sul capixaba ganha centralidade e passa a reunir condições mais favoráveis para se afirmar como nova frente logística e energética do país.

Benefícios capixabas diretos

Mais competitividade portuária, empregos na implantação e operação, valorização de retroáreas, atração de indústrias e consolidação do sul do estado como nova fronteira logística.

Benefícios capixabas sistêmicos

Maior integração com Minas, Goiás e Centro-Oeste, desconcentração territorial das oportunidades e reforço ao ecossistema de energia, serviços, tecnologia e formação profissional.

Há ainda uma janela adicional relevante. O Espírito Santo pode se posicionar menos como simples local de geração e mais como base logística e industrial do segmento de geração eólica offshore no Sudeste. Nesse contexto, o Porto Central ganha valor adicional como plataforma de apoio à construção, montagem, operação, manutenção e serviços marítimos, ampliando seu papel no ecossistema de energia e offshore.



O QUE MUDA COM O FINANCIAMENTO APROVADO

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante aprovou, em 18 de março de 2026, financiamento de R\$ 2,18 bilhões com a finalidade de viabilizar obras iniciais de infraestrutura marítima e terrestre – quebra-mar sul, canal de acesso e píer para navios VLCC e Valemax do Porto Central.

Este é o principal fato novo no caminho da implantação do projeto. Essa aprovação reforça a estrutura da Fase 1, melhora as condições de bancabilidade do projeto, reduz a percepção de risco e amplia a confiança de investidores, financiadores e parceiros estratégicos.

CONCLUSÃO

O Porto Central deve ser apresentado como projeto já em trajetória de viabilização; a EF-352, como ferrovia de escala nacional em bitola larga; e a EF-118, como ferrovia de integração regional e capilaridade litorânea. Juntos, esses ativos consolidam o sul do Espírito Santo como plataforma estratégica de logística, indústria e energia para o Brasil.

Por isso, o governo federal deve reconhecer a EF-352 como projeto estruturante do Arco Leste e assegurar às ferrovias autorizadas incentivos para superação das etapas de engenharia, licenciamento e desapropriação, qualificando-as como empreendimentos prioritários.

Pois novas infraestruturas portuárias e ferroviárias contribuirão para redução de custo na logística de exportação dos produtos brasileiros, especialmente os grãos, aumentando a competitividade e o ganho dos produtores nacionais.

Por fim, cabe reconhecer a relevante contribuição do Fundo da Marinha Mercante ao fomentar a implantação de um projeto tão relevante para o Brasil.

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