



# EIXO ECONÔMICO

## PORTOS

Engenheiro  
**Henrique Germano Zimmer**

VITÓRIA, 2008

## PORTOS DIAGNÓSTICO



Foto do Porto de Vitória

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>4</b>
<b>1. PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO – PDZP .....</b>	<b>7</b>
1.1. Cenário PDZP – 95 .....	7
1.2. Cenário PDZP – 2001 .....	8
1.2.1. Porto de Vitória .....	8
1.2.2. Porto de Barra do Riacho .....	10
<b>2. ANÁLISE DA SITUAÇÃO ATUAL DO PORTO DE VITÓRIA .....</b>	<b>13</b>
<b>3. ANÁLISE DO FLUXO DE CARGAS DO PORTO DE VITÓRIA .....</b>	<b>15</b>
<b>4. INTERFACE DO PORTO DE VITÓRIA NO CONTEXTO DO SISTEMA PORTUÁRIO CAPIXABA .....</b>	<b>17</b>
4.1. Porto de Regência .....	18
4.2. Porto de Barra do Riacho .....	18
4.3. Porto de Tubarão .....	18
4.4. Porto de Praia Mole .....	18
4.5. Porto de Vitória .....	19
4.6. Porto de Ubú .....	19
<b>5. ANÁLISE DE NOVOS FLUXOS DE CARGAS DO PORTO DE VITÓRIA.....</b>	<b>20</b>
<b>6. AMPLIAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DO PORTO DE VITÓRIA... ..</b>	<b>21</b>
6.1. Instalações Públicas do Porto de Vitória.....	21
6.1.1. Terminal de Contêineres de Vitória.....	21
6.1.2. Terminal de Supply Boat .....	24
6.1.3. Expansão de Área.....	25
6.1.4. Expansão de Área Industrial.. ..	25
6.1.5. Expansão de Área Coberta.....	26
6.2. Instalações Públicas do Porto de Barra do Riacho .....	27
6.2.1. Área da Companhia Docas do Espírito Santo - CODESA .....	27
6.2.2. Área da PORTOCEL- Porto Especializado de Celulose .....	28

<b>7. CENÁRIOS.....</b>	<b>31</b>
7.1. Acesso Marítimo .....	32
7.2. Acesso Rodoviário .....	32
7.3. Áreas.....	33
7.4. Tamanhos dos Navios .....	33
7.5. Reforma Tributária .....	34
7.6. Programas Municipais.....	34
7.7. Turismo Náutico na Modalidade Cruzeiro Marítimo e Multiplace Turístico no Porto de Vitória .....	35
7.8. Formação e Capacitação de Trabalhadores Portuários e Intervenientes na Atividade Portuária.....	36
7.9. Porto do Açú .....	36
<b>8. CONCLUSÃO .....</b>	<b>38</b>
<b>9. REFERÊNCIAS BIBLIOGRAFIA .....</b>	<b>44</b>
<b>10. LISTA DE SIGLAS .....</b>	<b>44</b>
<b>11. DEFINIÇÕES.....</b>	<b>44</b>
<b>12. ANEXOS I- Tabelas e Gráficos.....</b>	<b>45</b>
<b>13. SÍNTESE.....</b>	<b>61</b>

## INTRODUÇÃO

O Brasil é um país continental, com aproximadamente 8,5 milhões de km<sup>2</sup>, dotado de grande extensão de vias hídricas navegáveis e 7.500 km de costa atlântica. Abriga regiões diversas, tanto em condições geográficas quanto econômicas e sociais.

A infra-estrutura de transportes é fundamental para o desenvolvimento de um país com essas dimensões. É um elemento-chave para constituir um mercado interno integrado e também para ligá-lo ao mercado externo. É vital para a eficiência de toda a economia: investimentos em transportes, ao diminuir custos e distancias, não criam produtos, mas criam sim produtividade. Tem grande efeito multiplicador em toda a cadeia produtiva, propiciando o desenvolvimento de regiões e setores econômicos. Por tudo isso, e ainda por ser de natureza pública, em muitos aspectos o setor precisa das políticas de Estado.

Este trabalho pretende dar uma visão do Porto Urbano de Vitória, identificando os principais problemas, ameaças e oportunidades, no cenário atual.

Nosso enfoque priorizará o transporte de cargas e as atividades de comércio exterior desenvolvidas a partir do Porto de Vitória. Sugerimos políticas e um plano de ação, para melhorar a eficiência do Porto e sua perenidade no competitivo mercado de movimentação de cargas gerais contêinerizadas.

Poucos estados possuem oportunidades logísticas como o Espírito Santo. Portanto, os desafios colocados devem enfrentar o novo ciclo de desenvolvimento com integração plena e visão ampla dos aspectos econômicos e sociais, privilegiando o crescimento do Estado e do País com geração de empregos e distribuição de renda.

Vitória deve manter sua característica de centro de intercâmbio com o exterior e de serviços para sua área de influência, na Região Metropolitana, no Estado e além dele, com o maior desenvolvimento na área de logística e atividades decorrentes cadeia de Petróleo e Gás.

As instalações do Porto de Vitória absorverão novos fluxos, compatíveis com suas características de porto urbano, em condições de segurança e preservação ambiental, contribuindo para o programa de revitalização do Centro.

Uma das características principais que devem ser levadas em consideração sobre o Porto de Vitória é de ser o único Porto Público do Brasil, geograficamente rodeado por eficientes terminais privados.

Há que se atentar para a competitividade do complexo portuário capixaba que se vale especialmente da movimentação de cargas únicas, sejam graneis ou unitizadas nos terminais privados, e de cargas gerais diversas nas instalações de uso público.

O Município de Vitória deverá no contexto de territorialidade, centro político do estado, se preparar para ser um provedor de serviços logísticos portuários, tendo em vista a necessidade da manutenção dos níveis de arrecadação, pois no PIB da cidade o setor representa aproximadamente 60% (sessenta por cento), com as atividades portuárias e de comércio exterior, (serviços).

Com as limitações técnicas impostas ao Porto Urbano de Vitória, e com os projetos em desenvolvimento nas suas interfaces com a cidade, as novas atividades portuárias serão forçosamente limitadas por vários fatores.

As características dos serviços nessa área de porto urbano, deverão se limitar a aquelas que possam ser desenvolvidas dentro das características técnicas, respeitando os limites ambientais e em especial ruídos.

A atividade portuária para o município de Vitória é ainda importante e, o risco de que os avanços conseguidos, até então, possam ser contidos através da desaceleração dessas atividades no porto urbano e por conseqüência em todo o Porto de Vitória, configuram gargalos estruturais e econômicos.

Há que se atentar para a discussão de reforma tributária, cuja dimensão de risco para os municípios capixabas é de grande reflexo, e o porto é o principal arrecadador, através do mecanismo FUNDAP, para muitos deles.

Neste aspecto é de extrema importância para o município de Vitória a continuidade do seu potencial em provimento de serviços portuários. A estratégia de construção na área do município de Vitória de uma instalação portuária para a movimentação de Contêineres: uma **“Plataforma Logística do Sudeste”** no contexto mundial do transporte marítimo, podendo se tornar, uma Plataforma Logística para o Brasil.

## **PORTOS - DIAGNÓSTICO**

### **1 – PLANO DE DESENVOLVIMENTO E ZONEAMENTO DO PORTO – PDZP**

Os Planos de Expansão e Melhoramentos para o Porto de Vitória, desde a década de 70(setenta), vem sendo elaborados com o objetivo de promover as melhorias no atendimento das necessidades do Comércio Exterior e seu crescimento.

A partir da Lei de Modernização dos Portos, Nº8630/93, de 25 de fevereiro de 1993, foi constituído o Conselho de Autoridade Portuária – CAP, com a participação dos Governos Federal, Estadual e Municipal, Trabalhadores Portuários, e Empresários, nos termos do art.31 da referida lei, objetivando dentre outras, aprovar o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto – PDZP.

O primeiro plano, sob a égide da lei 8630/93, foi executado em 1995, pela Companhia Docas do Espírito Santo - CODESA, baseado nas atividades portuárias da época na área do Porto Organizado de Vitória e Barra do Riacho. Conforme deliberação contida nos normativos do CAP, o mesmo deve ser atualizado a cada período de 05(cinco) anos, ou a qualquer tempo, desde que justificada a necessidade e submetido à aprovação do CAP.

Assim o PDZP de 1995, atualizado em 2001, foi elaborado em diferentes cenários:

#### **1.1 - Cenário PDZP – 95**

Neste cenário houve uma forte tendência de mudanças nas Administrações Portuárias Públicas, em razão do grande impacto e pressão pós-Lei de Modernização dos Portos. Porém, com o monopólio de operações e informações as Administrações Portuárias em sua área de jurisdição: os planos de melhorias, expansão física, movimentação de cargas e todo o planejamento se limitavam a um exercício de projeção estatística do comportamento do passado.



## **1.2 - Cenário PDZP – 2001**

### **1.2.1 – Porto de Vitória**

A partir da implementação da Lei de Modernização dos Portos, em vigor há 07 (sete) anos, foram inevitáveis as mudanças de foco principalmente no que se refere à competitividade entre e intra-portos.

A principal mudança diz respeito às projeções de cargas, que passaram a ser instrumento de competição dos ARRENDATÁRIOS das instalações portuárias privatizadas, que tiveram como dinâmica a capacidade de realizar investimentos, atraindo assim novos parceiros, clientes e mercados.

Deve ser observado que muitas das informações relativas aos planos de expansão das atividades dos terminais privatizados são de natureza confidencial, uma vez que integram as estratégias de negócio com os exportadores, importadores e armadores.

Portanto o PDZD-2001 foi desenvolvido em harmonia com os planos dos diversos terminais, integrando-os de modo a propiciar a infra-estrutura e os meios necessários para a sua consecução, sem esquecer, obviamente, sua função principal, de estabelecer as diretrizes para o desenvolvimento dos Portos Organizados de Vitória e Barra do Riacho.

O PDZP – 2001, considerando a forte pressão por mudanças radicais, face, especialmente as privatizações dos serviços portuários, apontava a tendência mundial para a containerização de cargas e alertava sobre a necessidade de observar, sobretudo, a evolução do transporte marítimo internacional, suas tendências, tanto em relação à containerização como ao tamanho dos navios.

No âmbito nacional indicava a necessidade do restabelecimento da Navegação de Cabotagem, e a total ausência dos grandes armadores estrangeiros nas privatizações dos serviços portuários (Programa de Arrendamentos), ocorridas principalmente no Porto de Santos e Rio de Janeiro.

No aspecto regional delineava a exploração de Petróleo no litoral do Estado Espírito Santo; a exportação de Mármore e Granito; a expansão de Portocel, no Porto de

Barra do Riacho; a Logística da ainda CVRD e das ferrovias Vitória a Minas; Centro Atlântica e FCA; a entrada do norte do estado na região da SUDENE; a necessidade de convivência e integração com a comunidade por meio das relações Porto-Cidade e os projetos de revitalização do Centro de Vitória, interfacedos com o PDZP e a preocupação com o meio ambiente.

Para o Porto de Vitória, como um elo importante da cadeia logística, é fundamental o conhecimento da tendência das atividades de comércio exterior para a expansão de suas atividades.

O exame da tendência de crescimento da frota mercante mundial, associado com as limitações físicas do Porto Urbano de Vitória, aliado ao conhecimento do plano de expansão de Portocel e do Máster Plan do Governo do Estado, que previa a implantação de uma grande base para embarcações de atendimento Off Shore em na área pública do Porto de Barra do Riacho, forneceram indicadores no PDZP – 2001 para os Portos de Vitória e Barra do Riacho.

A análise da infra-estrutura de acesso marítimo ao Porto de Vitória indicava limitação do porte dos navios, para operação intensiva dentro dos padrões de segurança. A operação com navios porta-contêineres do tipo Panamax, apresentava riscos em virtude das difíceis condições de manobrabilidade.

Para o Porto de Vitória o PDZP – 2001, considerava o aproveitamento restrito de áreas e instalações na região do Porto Urbano de Vitória compreendendo a Ilha do Príncipe, área da Flexibrás e extremidade do Cais Comercial (figura 1); e do lado continental, a área da Família Viola Maio, área dos Armazéns do CASES (Antigo Jabour), Dolfins do Terminal de Combustíveis, área defronte ao Museu Ferroviário, Cais de Paul (Terminal de Gusa), Dolfins entre Paul e Capuaba, extremidade do Cais de Capuaba, o Saco do Rio Aribirí e a área do Canto de Jaburuna (figura 2).



Figura 01

Fonte: CODESA - PDZP 2001



Figura 02

Fonte: CODESA - PDZP 2001

A Figura 03 apresenta o arranjo geral do PDZP-2001 comparado com o do PDZP – 1995 do Porto de Vitória.



Figura 03

Fonte: CODESA - PDZP 2001

### 1.2.2 - Porto de Barra do Riacho

O Porto de Barra do Riacho foi projetado na década de 70, fruto de uma aliança entre a PORTOBRAS, Aracruz Celulose e CVRD, cujas áreas para expansão física e suas instalações tem muitos predicados, superiores às encontradas na maioria dos portos brasileiros.

Possui duas áreas distintas dentro do Porto Organizado de Vitória e Barra do Riacho, sendo uma área privativa, administrada pela PORTOCEL, empresa do grupo Aracruz Celulose e outra pública, administrada pela CODESA.

**a) – Área do Terminal Especializado de Celulose – PORTOCEL**

- Opera com a profundidade de 11,80m, independente de marés;
- Acesso náutico, já balizado para funcionamento em regime de 24 horas;
- Acesso rodoviário com ligação à Rodovia do Sol (Estadual) e BR 101;
- Acesso ferroviário com ligação à E.F Vitória a Minas da CVRD;
- Amplos espaços disponíveis na área primária do Porto, fundamentais, para uma moderna exploração portuária;
- Disponibilidade de áreas em abundância nas adjacências do Porto Separada de aglomerados urbanos.

Deve-se reconhecer que o Porto de Barra do Riacho, apresenta também, alguns fatores adversos, dentre eles destacamos:

- Estar fora dos grandes centros importadores e exportadores, hoje concentrados no eixo Santos/Rio;
- Não dispor de instalações de acostagem prontas;
- Não dispor de previsão de recursos para realizá-las;

O Terminal Especializado de Barra do Riacho - PORTOCEL executava os estudos de seu projeto de expansão, tendo em vista a ampliação das fábricas da Aracruz e da Cenibra, com cenário para movimentação de Celulose e Torretes de Eucalipto no ano de 2005, da ordem de 3.000.000 e 4.500.000 de toneladas respectivamente.

Para atendimento deste cenário, a previsão de ampliação das instalações físicas, indicava a construção de mais 02 (dois) berços, um para celulose e outro para barcaças.

**b) – Área da Companhia Docas do Espírito Santo - CODESA**

A proposta da administração pública para o “lay-out” do Porto de Barra do Riacho, no PDZP-2001 levou em conta os seguintes fatores:

A expansão do Terminal especializado de Celulose - PORTOCEL, que preconizava uma instalação em forma de dársena prevendo a possibilidade de operação de navios com calado de 14,50m, o que implica na adequação da infraestrutura de acesso náutico e bacia de evolução para as dimensões dos navios “post-panamax”;

A possibilidade de crescimento, e a dificuldade de expansão portuária nas áreas públicas dentro das áreas do Porto Organizado, em face dos procedimentos legais para concessão de áreas e serviços públicos com trâmites nem sempre ágeis e cronologicamente compatíveis com a dinâmica das atividades de comércio exterior, ocasionando no caso específico do Porto de Barra do Riacho, retardamento da sua efetivação, na área de propriedade da CODESA (90 ha) e fez com que na atualização do PDZP – 2001 o CAP aprovasse o lay – out que possibilita a ampliação do porto, com acrescido dentro área da marítima, para a construção do futuro super - porto de Barra do Riacho.

A manutenção do conceito de “lay-out” modular, apresenta Módulos I, II, III, com as seguintes características:

**Módulo I** – área de 43 ha, com instalação de acostagem em forma de dársena, com o objetivo de minimizar as condições de reflexão das ondas difratadas que penetram no recinto portuário.

**Módulo II** – foi incorporado o novo arranjo das instalações do Terminal de Granéis Líquidos, com dois berços, conforme projeto fornecido pela CODESA.

**Módulo III** - o arranjo apresentado no projeto de 1998 foi alterado em razão da ampliação do Terminal de Granéis Líquidos, que passou a ter dois berços, o que o inviabiliza. O novo arranjo incorpora as idéias apresentadas para aquela área pelo projeto da Dolfin, passando as instalações de acostagem propostas a ter a forma de píeres (ou dolfins) permitindo o melhor aproveitamento em termos de número de berços e também diminuindo os custos de implantação, uma vez que podem também ser implementadas por etapas. A Figura 04 ilustra a disposição modular

proposta e aprovada pelo CAP para o Porto de Barra do Riacho. A figura 05 ilustra a proposição de construção do super porto de Barra do Riacho.

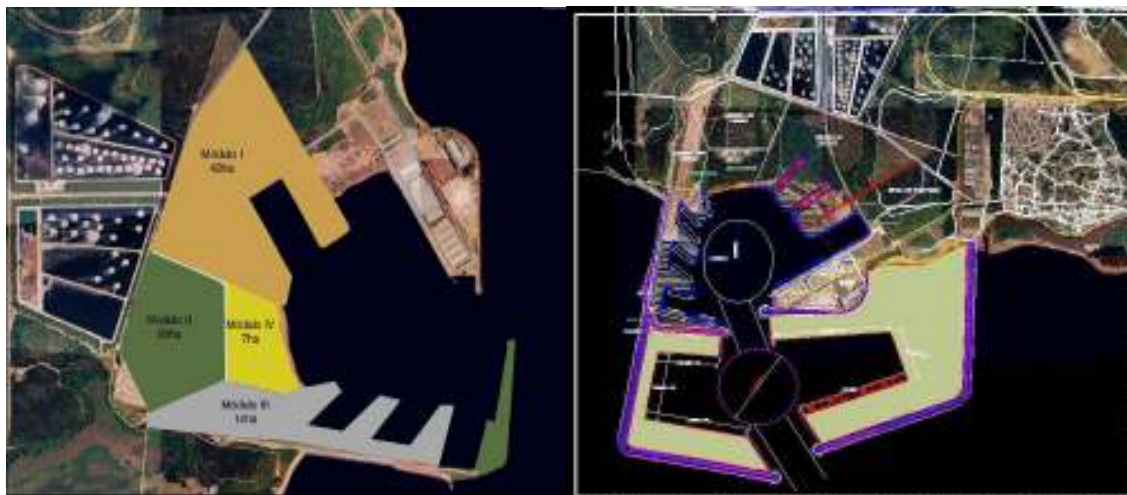


Figura 04 – Disposição modular

Fonte: CODESA - PDZP 2001

Figura 05 – Proposta do super porto de Barra do Riacho

Fonte: CODESA - PDZP 2001

## 2- ANÁLISE DA SITUAÇÃO ATUAL DO PORTO DE VITÓRIA

A situação do Porto de Vitória, na opinião dos segmentos que utilizam suas instalações, é bastante preocupante. Uma das maiores discussões em curso sobre a “REFORMA TRIBUTÁRIA”.

A lógica do comércio exterior aponta para navios cada vez maiores, porém, o Porto necessita atualizar suas instalações dentro dos seus limites naturais, colocando-se como uma alternativa viável para as atividades de comércio exterior, a exemplo daquelas voltadas para atendimento à indústria do Petróleo e Gás.

Considerando o fator acima mencionado e a característica estuarina e urbana do Porto de Vitória, que movimenta primordialmente contêineres e carga geral (marmoré e granito, ferro gusa, celulose, açúcar, trigo e malte), além de suprimentos para a indústria do Petróleo, este porto deverá, em conjunto com as instituições e seguimentos que o utilizam, promover um grande esforço concentrado para torná-lo de alta competitividade, baixando seus custos operacionais.

Os gráficos do anexo, p. 50, mostram o quantitativo das principais cargas movimentadas pelo Porto Público de Vitória, no período de 2003 a 2007

O Complexo Portuário do Espírito Santo é altamente competitivo na movimentação de commodities, porém, hoje não possui instalação adequada para continuar no mercado de carga geral e containerizada o que prenuncia perdas para o Município de Vitória e, também maiores para o Estado do Espírito Santo.

Nas entrevistas e consultas realizadas com representantes dos seguimentos de atividades portuárias, a extinção dos benefícios oriundos das operações pelo sistema FUNDAP, poderá trazer prejuízos financeiros para o estado e seus municípios, além do desbalanceamento no fluxo exportação / importação do comércio exterior capixaba.

Existem situações que são importantes de serem enfatizadas, pois apontam para investimentos em modernização portuária pela iniciativa privada como, por exemplo:

A LOG – IN Logística Intermodal S/A, arrendatário do terminal de Vila Velha-TVV, investe em novas e modernas instalações para armazenagem coberta, reforma do pátio de contêineres, novos equipamentos, etc;

A empresa Mediterranean Shipping Company – MSC, armadora que mantém rotas regulares para o Porto de Vitória, investiu em modernas instalações retro portuárias nas proximidades do Cais de Capuaba;

O Terminal Portuário Peiú, arrendatário de área no berço 206 do Cais de Paul, amplia suas instalações de armazenagem coberta.

A Autoridade Portuária recupera sua infra-estrutura, terrestre e marítima, proporcionando melhores condições operacionais e colocando suas instalações em condições de competir com os principais portos com idênticas características. Essas realizações foram possíveis mediante a inclusão no plano do governo federal, denominado “Agenda Portos” e Plano Piloto de Investimentos – PPI.

Paralelamente, por necessidade de atendimento à Segurança Internacional de Navios e Instalações Portuárias - ISPS CODE, inseridas na Resolução da IMO-Solas 74 da qual o Brasil é signatário com mais 162 países foram desenvolvidas pela

Autoridade Portuária ações de impacto não previstas no plano, como por exemplo, controle total de circulação de pessoas, veículos, cargas e sistema de vigilância eletrônica, compreendendo os acessos marítimos, terrestre, pátios e demais instalações físicas sob jurisdição da CODESA.

Estas ações colocam os Cais do Porto de Vitória, sejam no lado da capital ou no lado do continente, com uma infra-estrutura de excelente qualidade, atendendo após a sua total conclusão, aos reclamos da comunidade de Comércio Exterior e colocando essas instalações dentre as melhores dos principais portos brasileiros, com águas excepcionalmente abrigadas de ondas e ventos, profundidade 12,50m, variação máxima de maré de 1,80m, aproximadamente 85% (oitenta e cinco por cento) de tempo propício às operações.

No cenário atual é de responsabilidade do arrendatário das instalações portuárias a busca da competitividade e de novos clientes, cabendo a Autoridade Portuária a função de facilitador, fiscalizador e gerenciador da conservação, manutenção e melhoria das infra-estruturas de uso comum.

Outra iniciativa importante é a parceria entre a Autoridade Portuária e a municipalidade, que vem propiciando ações tanto na área cultural como urbanística, melhorando a relação cidade – porto.

### **3 - ANÁLISE DO FLUXO DE CARGAS DO PORTO DE VITÓRIA**

Este tópico concentrou-se basicamente nas análises das estatísticas dos anos de 1998 a 2007, as quais não apresentaram mudanças significativas no perfil de cargas movimentadas no Porto de Vitória. No ano de 2004, verifica-se um aumento importante nos quantitativos gerais de movimentação de cargas, acompanhando a tendência geral dos principais portos e do país.

Verifica-se que no perfil e movimentação de cargas do Porto de Vitória ocorreram aumentos, reduções, transferências e inclusão de novas cargas, no período de 10(dez) anos analisado, entre 1998 e 2007 (tabela 1, p. 46).



Das cargas movimentadas nesse mesmo período, algumas foram sazonais, face às necessidades do momento, como por exemplo, Arroz, Sorgo, Milho, que não mantiveram a sua posição no perfil de cargas do porto (tabela 2, p. 47).

Com relação às novas cargas, não houve acréscimos ao longo desses 10 (dez) anos. Porém o que se verifica é um aumento importante na movimentação de “CONTEINERES” (TEU’S), impactado pela privatização dos serviços portuários, ocorrido no Porto de Vitória a partir de 1998 (tabela 1, p.46).

No Brasil, a partir de 1995, os serviços de movimentação e armazenagem de contêineres nos portos brasileiros passaram a ser realizados por operadores privados. Dentro das áreas dos portos organizados, foram arrendados terminais de uso público especializados, em Santos, Rio Grande, Itajaí, Paranaguá, Sepetiba, Rio de Janeiro, Vitória, Salvador e Suape. Em 2006, os portos da região sudeste realizaram 55% da movimentação total de contêineres no país e o Porto de Vitória 5,13% desta movimentação (tabela 3, p. 48).

O crescimento da movimentação de contêineres no BRASIL a partir de 1996 se destaca a partir dos investimentos em terminais de contêineres de uso público, após os primeiros arrendamentos de áreas para a iniciativa privada, que representaram mais de US\$ 1 bilhão de dólares investidos (gráfico 1,p.51).

A intensificação da utilização do contêiner provocou alterações significativas na competitividade entre os terminais portuários, interferindo nas principais variáveis do setor que são: tempo médio de espera dos navios para atracação; tempo de ocupação dos berços; taxas portuárias; utilização dos equipamentos dos terminais e da mão-de-obra; tempo de permanência das cargas nas dependências do porto; tempo de espera para atendimento de veículos terrestres.

Outra análise importante a se considerar é que o Estado do Espírito Santo acompanhou a tendência de crescimento do Comércio Internacional Brasileiro, se considerada a movimentação de todo o complexo portuário (tabela 4, p.49, gráfico 2, p. 52).

A expectativa geral no momento que o estado experimenta com relação à indústria do petróleo, não é diferente no meio dos segmentos das atividades portuárias, e, para a CODESA é importante a utilização de suas instalações públicas, especialmente as do Cais Urbano da Capital.

#### 4 – INTERFACE DO PORTO DE VITÓRIA NO CONTEXTO DO SISTEMA PORTUÁRIO CAPIXABA

O Complexo Portuário Capixaba é o maior sistema portuário do Brasil e da América Latina, em volume de cargas movimentadas. Possui terminais especializados em movimentação de cargas do tipo “COMMODITIES”, com terminais de alta produtividade.

Sua área de influência em um raio de 1.000 km abrange as regiões sudeste, sul, parte do nordeste e centroeste, com elevada concentração do PIB brasileiro que corresponde aproximadamente 70%, conforme ilustrado na figura 06.



Figura 06  
Fonte: CODESA

É composto por (seis) Portos:

**4.1 - Porto de Regência;****4.2 - Porto de Barra do Riacho;****4.3 - Porto de Tubarão;****4.4 - Porto de Praia Mole;****4.5 - Porto de Vitória;****4.6 - Porto de Ubú****4.1 - Porto de Regência**

O Porto de Regência é um porto sem instalações de acostagem, ficando o navio ancorado em um quadro de bóias flutuantes, para carregamento / descarregamento de petróleo, localizado na Foz do Rio Doce no município de Linhares. É um porto privado, operado pela Petrobrás.

**4.2 - Porto de Barra do Riacho**

O Porto de Barra do Riacho é formado por uma área pública de uso privativo administrada pela PORTOCEL – Terminal Especializado de Celulose, empresa do Grupo Aracruz, com toda a infra-estrutura portuária instalada e uma área pública administrada pela Companhia Docas do Espírito Santo – CODESA, em desenvolvimento.

**4.3 - Porto de Tubarão**

Especializado na movimentação de minério de ferro, cereais, fertilizantes, carga geral. É composto de instalações de acostagem para navios de grande porte, possuindo instalação para produtos diversos e granéis líquidos. É um porto privado, administrado e operado pela VALE.

**4.4 - Porto de Praia Mole**

Especializado na movimentação de produtos siderúrgicos e carvão mineral, sendo que as instalações de acostagem para movimentação de carvão mineral são administradas e operadas pela VALE e as de movimentação de produtos siderúrgicos são administradas e operadas pelo Consórcio constituído pelas empresas, Arcelor Mittal, Usiminas e Aço Minas.

#### **4.5 - Porto de Vitória**

Especializado na movimentação de cargas diversas contendo 14(quatorze) instalações de acostagem, sendo duas áreas arrendadas a terceiros, com 03 (três) instalações de acostagem, para movimentação de contêineres carga geral, veículos e fertilizantes e tubos flexíveis.

As instalações arrendadas estão na jurisdição da Companhia Docas do Espírito Santo – CODESA, elas são administradas e operadas pela Login Logística S/A, empresa do grupo VALE e Consócio Peiú e Tecnip Tubos Flexíveis, respectivamente.

O Porto de Vitória possui características que se diferem dos demais portos do complexo portuário capixaba, em face de sua institucionalidade de porto público.

Além disto, possui o papel de fomentador e balizador das atividades portuárias, pois, uma das principais características do porto público não especializado é a sua obrigatoriedade de atendimento isonômico a todos os clientes que desejem movimentar cargas em suas instalações, sem o arbítrio da escolha.

Este fator o torna elemento ativo das políticas públicas de comércio exterior, estando no ranking deste comércio, como o segundo em receita cambial, portanto, sua perenidade, além das funções públicas que desempenha é, um elo e um território importante para novas oportunidades.

O Porto de Vitória é também um laboratório de cargas do Complexo Portuário do Estado do Espírito Santo, pois, todas as cargas que são movimentadas pelos diversos portos desse complexo, iniciam sua trajetória rumo ao mundo, hoje globalizado, pelas instalações públicas.

#### **4.6 - Porto de Ubú**

Especializado na movimentação de minério de ferro e carvão mineral.

É administrado e operado pela Samarco Mineração S/A, empresa do grupo VALE, localizado no município de Anchieta - ES

## 5 - ANÁLISE DE NOVOS FLUXOS DE CARGAS NO PORTO DE VITÓRIA

O Porto de Vitória, conforme citado não experimentou grandes variações no perfil de cargas nos últimos 10(dez) anos, no entanto observa-se que em 2007/2008, novas cargas começaram a ser movimentadas, a exemplo do concentrado de cobre, oriundo de Minas Gerais e Goiás, exportado para países europeus e da soda cáustica, que iniciou sua movimentação em 2008.

Por informações de operadores portuários, há previsão de movimentação de aproximadamente 960.000 t de cargas nos próximos 12 (doze) meses, pelo Cais Urbano do Porto de Vitória dentro do atual perfil de cargas.

Açúcar	200.000 mt
Siderúrgico	185.000 mt
Granito	90.000 mt
Tubos	105.000 mt
Concentrado de cobre	300.000 mt
Carga geral	80.000 mt
TOTAL	960.000 mt

Há ainda a continuidade de movimentação de celulose em aproximadamente 190.000 t anuais, concentrando-se o restante da movimentação de cargas no Cais de Capuaba, localizado no lado continental do Porto de Vitória.

Registre – se que as expectativas em relação à indústria do petróleo são altamente positivas para o Porto de Vitória, o que poderá alavancar substancialmente as perspectivas de novos negócios, como instalações de acostagem indicadas no PDZP localizadas na Baía de Vitória, como também na área do Porto Organizado em Barra do Riacho. O acordo entre a CODESA e, Petrobrás / Transpetro para instalação de Base de Gás Liquefeito de Petróleo - GLP e, instalação de embarque do mesmo em área pública do Porto de Barra do Riacho, implicará em novas cargas movimentadas na área de jurisdição da CODESA.

## **6 – AMPLIAÇÃO DAS INSTALAÇÕES DO PORTO DE VITÓRIA**

### **6.1 – INSTALAÇÕES PÚBLICAS DO PORTO DE VITÓRIA**

#### **6.1.1 – Terminal de Contêineres de Vitória**

Enfatizamos os fatores que exercem ou poderão exercer influência nos portos da CODESA – Vitória e Barra do Riacho, no planejamento das suas atribuições como Autoridade Portuária.

Considerando que das atividades econômicas que tem contribuído decisivamente para o desenvolvimento do estado e do município, muitas estão vinculadas ao comércio exterior, tanto com significativas parcelas na exportação de grandes volumes (Commodities), quanto com significativas mudanças no fluxo de importações, notadamente após as medidas de controle inflacionário.

Há que salientar que as exportações feitas pelo Estado do Espírito Santo estão concentradas nos complexos de mineração, siderurgia, celulose, café e rochas ornamentais, sendo que no ano de 2006 as Matérias Primas/Produtos Intermediários (MP/PI) representaram 95,1% do valor exportado pelo Estado. A segunda maior participação coube aos Bens de Consumo Não Duráveis (BCND) e aos Bens de Capital (BC), com cerca de 1, 7% cada um.

Observa-se que no período de 10(dez) anos compreendido entre os anos de 1998 e 2007, os quantitativos em valor das exportações/importações tiveram desempenho de relativa regularidade, entre 1998 e 2002, para as exportações e de freqüentes reduções no mesmo período para as importações. A partir de 2003 até 2007 ambas, experimentaram significativo crescimento de valor (tabela 5, p. 50).

Portanto apesar das características das exportações do Estado, as importações apresentaram um desempenho aproximado, que em 2007 representou uma diferença de 3,5% em valor, menor do que as exportações (tabela 5, p. 50).

É necessário que medidas sejam adotadas para manter a plataforma logística do Espírito Santo, para fazer frente aos desafios impostos na conjuntura mundial do transporte marítimo de cargas atual.

Como mencionado anteriormente, as Instalações Públicas do Porto de Vitória, têm limitações que impõe estudar as reais possibilidades de expansão fora da região estuarina, para que o porto público continue sendo um importante centro de negócios e de atividades econômicas voltadas para o Comércio Exterior.

Possuindo o município de Vitória forte dependência das atividades de serviços, dentre estas, as atividades de logística e comércio exterior, este, deverá estudar a possibilidade de expansão da área física do Porto de Vitória. Conforme aprovado no PDZP 2001, a área pública no Porto de Praia Mole poderá ser uma alternativa para tal expansão, conforme figura 07.



Figura 07

Fonte: CODESA – PDZP/2001

Com esta indicação contida no PDZP, a Intersindical dos Trabalhadores da Orla Portuária, apresentou à comunidade portuária, análise preliminar com alternativas a serem aprofundadas, para a construção de uma “Plataforma Logística para o Espírito Santo” contendo um Porto para contêineres, em sintonia com a nova ordem mundial do transporte marítimo de cargas. (figuras 08,09 e 10, P. 23)



Figura 08 – Terminal de Contêineres de Vitória  
Alternativa 01

Fonte: Consulport

Figura 09 - Terminal de Contêineres de Vitória  
Alternativa 02

Fonte: Consulport

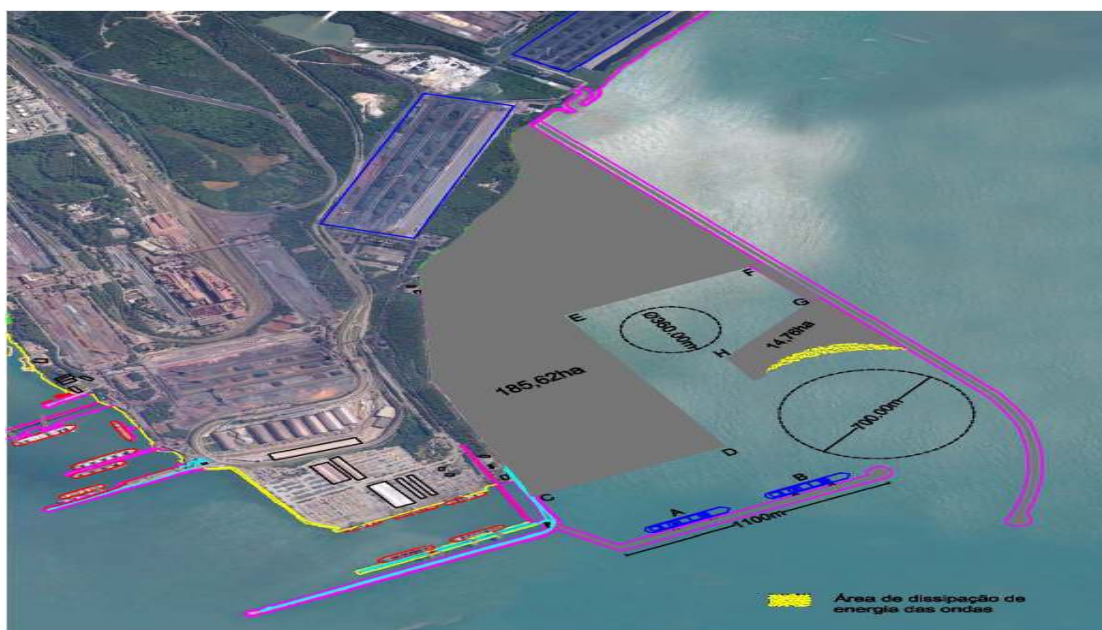


Figura 10 – O Super Porto de Vitória

Fonte: Consulport

Considerando que os projetos anunciados para expansão portuária no Espírito Santo, são na sua totalidade para movimentação de cargas específicas na modalidade “COMMODITIES” e todos vinculados ao conceito de porto-indústria, a implantação de um Porto Público para carga Geral contêinerizada na área territorial



de Vitória como expansão física do Porto de Vitória é imprescindível, pelos motivos já explicitados.

Neste aspecto, após ser apresentado aos diversos segmentos das atividades portuárias, públicos e privados, a municipalidade através da Companhia de Desenvolvimento de Vitória – CDV, responsável por estudos e ações que mantenham o crescimento e o desenvolvimento econômico com inclusão social e sustentabilidade para o município, embasado na sua missão institucional, está desenvolvendo os estudos de oportunidades de investimento para implantação do Porto Público de Contêineres na área do Porto de Praia Mole.

### 6.1.2 – Terminal Supply Boat

O PDZP 2001, contrariando a indicação no PDZP – 95, que estabeleceu para a área pública do Porto de Barra do Riacho, de propriedade da CODESA, a implantação de uma base para atendimento à indústria do Petróleo, indicou esta instalação para a área continental do Porto de Vitória, na localidade denominada Enseada do Jaburuna, com ocupação da área onde se encontra instalado o Instituto de Readaptação Social (Penitenciária da Glória), com espaço acrescido de Marinha.

Com o franco aquecimento das atividades da Indústria do Petróleo, esta alternativa, deve ser avaliada em conjunto com o município de Vila Velha e Governo do Estado, tornando-se mais uma possibilidade de expansão das atividades do Porto Urbano de Vitória (figura 11).

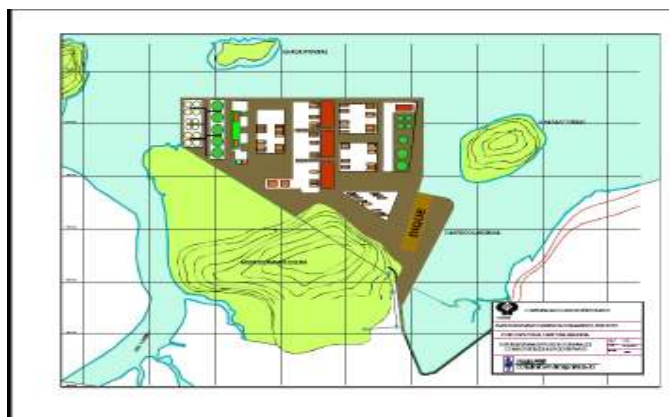


Figura 11

Fonte: CODESA – PDZP/2001

### 6.1.3 – Expansão de Área

Em execução, a expansão da área de pátio do Cais Urbano de Vitória, indicada no PDZP 2001, para atendimento às necessidades da Indústria do Petróleo instalado em área de aproximadamente 54.000 m<sup>2</sup> do Porto Urbano de Vitória, arrendado à Tecnip Tubos Flexíveis (Flexibrás).

Esta expansão representará um acréscimo de área de aproximadamente 26.000 m<sup>2</sup>, na Baía de Vitória, executado com investimento total do arrendatário (figura 12).



Figura 12

Fonte: CODESA

### 6.1.4 – Expansão de Área Industrial

Além de possuir na sua retro área no cais público da capital, as instalações industriais da Tecnip Tubos Flexíveis, o Porto de Vitória, teve sua área acrescida em 21.000m<sup>2</sup>, no lado continental com a implantação da Fábrica da Prismian Cabos Umbilicais, que vem com a evolução do forte impacto econômico que provoca as novas fronteiras de óleo e gás descobertas na costa marítima do Espírito Santo, (figuras 13 e 14, p. 26).

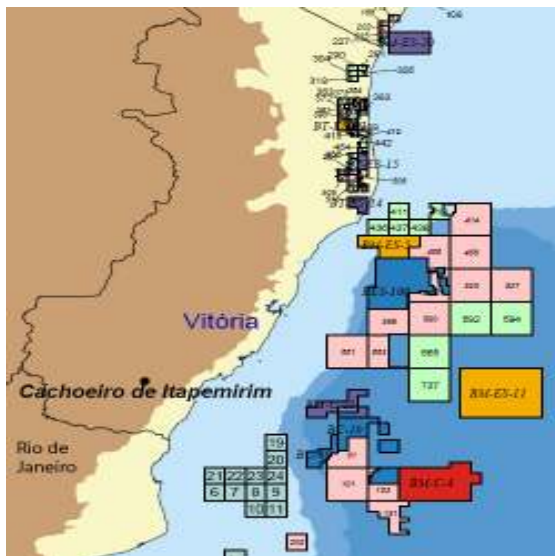


Figura 13  
Fonte: CODESA



Figura 14  
Fonte: CODESA

### 6.1.5 – Expansão de Áreas Cobertas

O Terminal de Vila Velha, administrado pela LOG-IN LOGÍSTICA INTERMODAL S/A, empresa do grupo VALE, no seu plano de expansão e melhorias operacionais, está investindo aproximadamente, R\$ 60.000.000 (sessenta milhões de reais) na modernização das instalações públicas arrendadas no lado continental do Porto Público de Vitória, com a construção de Armazém com área de 6.000 m<sup>2</sup>, recuperação de pátios de estocagem de contêineres no terminal, aquisição de novos equipamentos (Portainers, Transteineres e Reachstackers).

Estes investimentos fazem parte do plano de expansão do terminal, visando o aumento da produtividade e conquistas de novos negócios, inclusive o incremento das operações com a navegação de Cabotagem.

O Terminal Portuário PEIÚ – TPP, administrado pela Sociedade de Propósito Específico PEIÚ, expande sua área de armazenagem coberta com a construção de um novo armazém, investindo aproximadamente R\$ 1.000.000,00 (um milhão de reais).

## 6.2 – INSTALAÇÕES PÚBLICAS DO PORTO DE BARRA DO RIACHO

### 6.2.1 – Área da Companhia Docas do Espírito Santo – CODESA

Conforme indicado no PDZP – 2001, a ocupação modular do Porto de Barra do Riacho vem sofrendo alterações ao longo dos últimos anos.

No ano de 2003 foi solicitado à alteração modular para atender a pedidos de investidores, nos termos da Lei 8630/93, que apresentaram projeto de implantação de instalação portuária para movimentação de granéis sólidos, produtos siderúrgicos, rochas ornamentais e carga geral.

Esta alteração aprovou uma configuração diferente daquela indicada no PDZP 2001, mantendo a quantidade de 04 (quatro) módulos, conforme figura 15.



Figura 15

Fonte: CODESA – PDZP 2001

Em 2006 por solicitação da Petrobrás /Transpetro, o Conselho de Autoridade Portuária – CAP aprovou nova disposição modular da área pública de Barra do Riacho, visando à implantação de base de Gás Liquefeito de Petróleo – GLP e instalação portuária para embarque de granéis líquidos. Este projeto de implantação atende ao adiantamento do Plano Nacional de Gás – PLANGÁS demonstrado na figura 16.

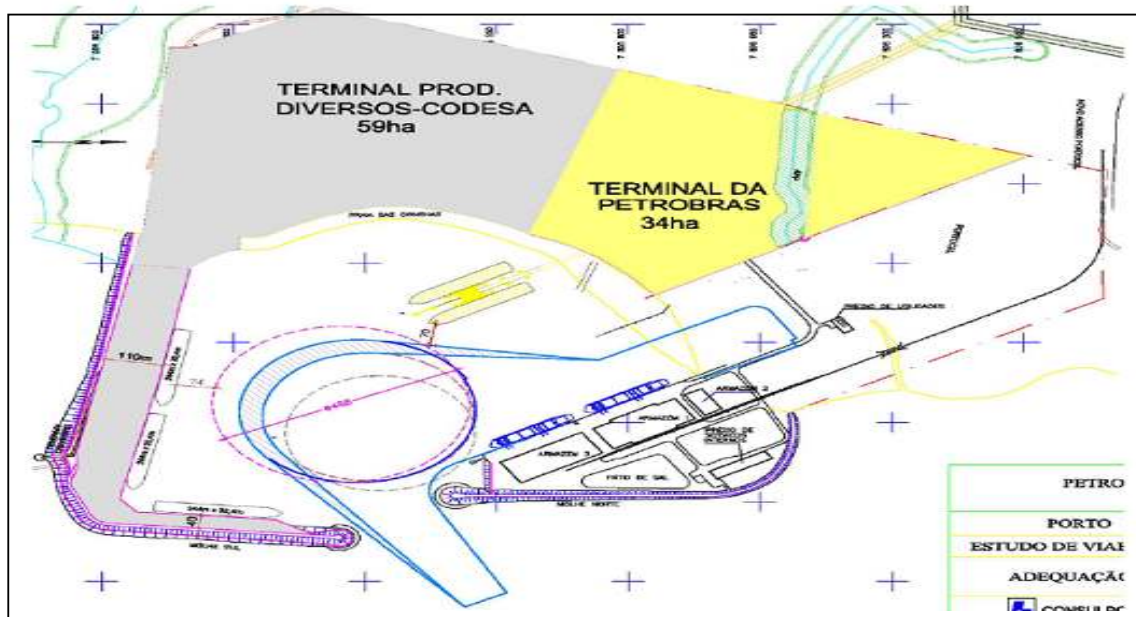


Figura 16

Fonte: CODESA

A instalação do terminal de granéis líquidos de Barra do Riacho encontra-se em fase de aprovação de projetos para efetivo início de implantação, com previsão de operação para o ano de 2009.

### 6.2.2 - Área da PORTOCEL – Terminal Especializado de Celulose

A partir de 2005 a PORTOCEL está executando seu plano de investimentos para a área do Porto Especializado de Celulose, com a construção de novos berços para embarque de Celulose e execução das obras do novo Terminal de Barcaças.

#### PORTOCEL – Plano Estratégico

##### MASTER PLAN – 2005

Abrangência 2006 – 2020 (15 anos)

Construção de mais 02 berços até 2012

Adequação da infra-estrutura portuária

##### MASTER PLAN – 2005 / Revisão 2007

Abrangência 2012 – 2028 (17 anos)

Construção de mais quatro berços até 2026

Ampliação da atual área



O planejamento da empresa previa uma movimentação de Celulose que atingiria no ano de 2014 a quantidade de 8.800.00 (oito milhões e oitocentas mil) toneladas e em 2020, 12.000.000 (doze milhões) de toneladas.

A previsão no seu planejamento projeta uma movimentação de 13.500.000 (treze milhões e quinhentas mil) toneladas no ano de 2026, com alteração na configuração do porto. Apresenta uma configuração para o ano de 2012 (fig. 17), com fase final prevista para 2026.

Na sua previsão prevê a integração ao PDZP 2001 que foi aprovado pelo CAP, com a implantação da segunda fase do Porto Público de Barra do Riacho (figura 18 e 19, p. 30).

Portocel – Arranjo Geral (2012).

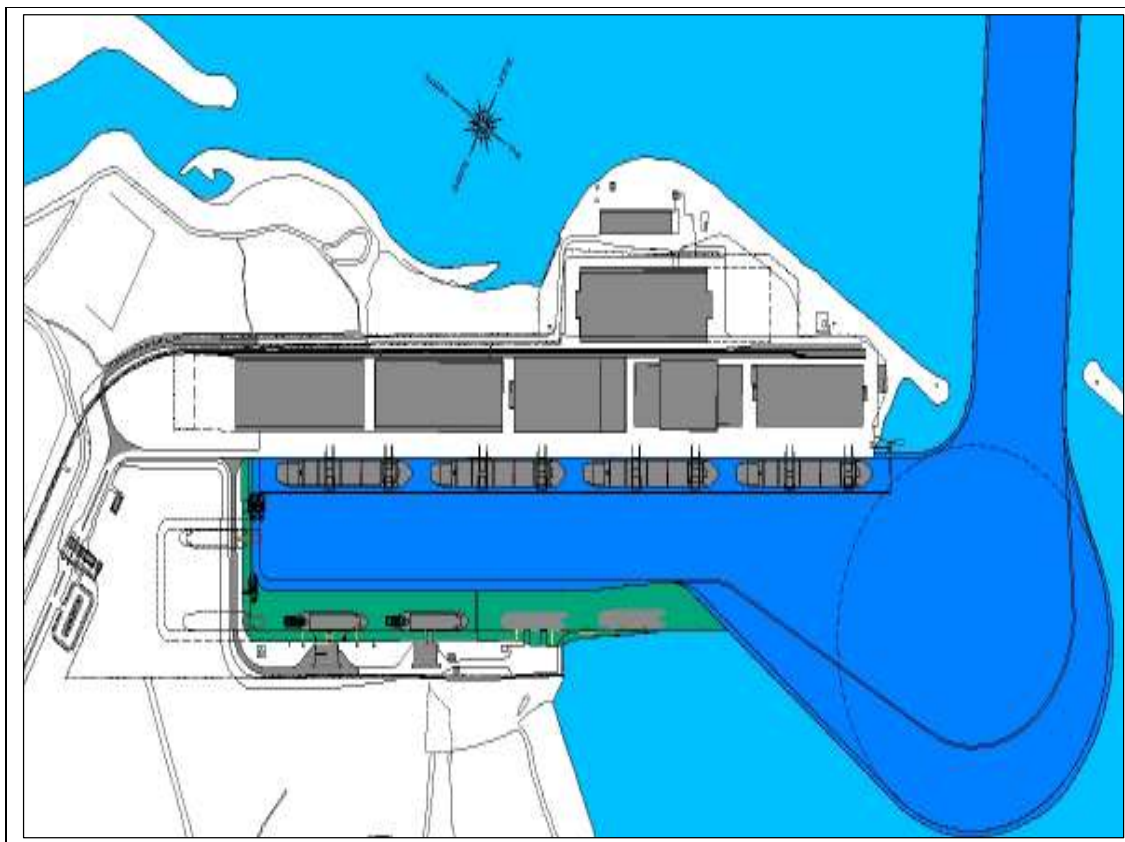


Figura 17

Fonte: PORTOCEL

Portocel II – Expansão / Integração PDZP – 2001.

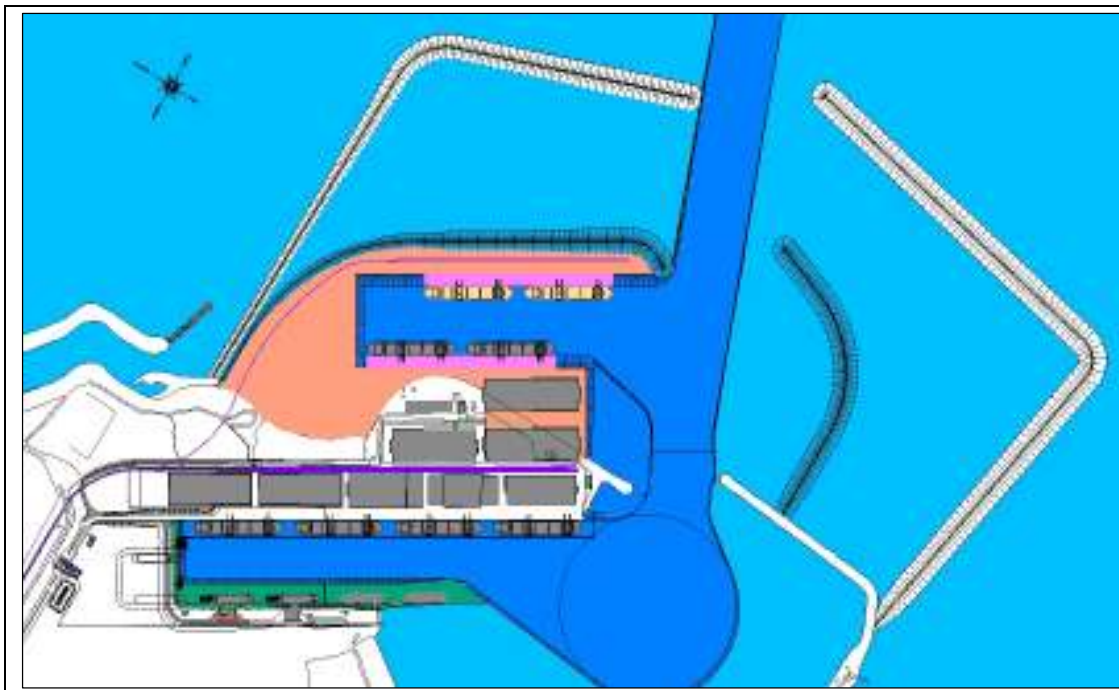


Figura 18  
Fonte: PORTOCEL

Portocel II – Ampliação da Atual Área – 2026.

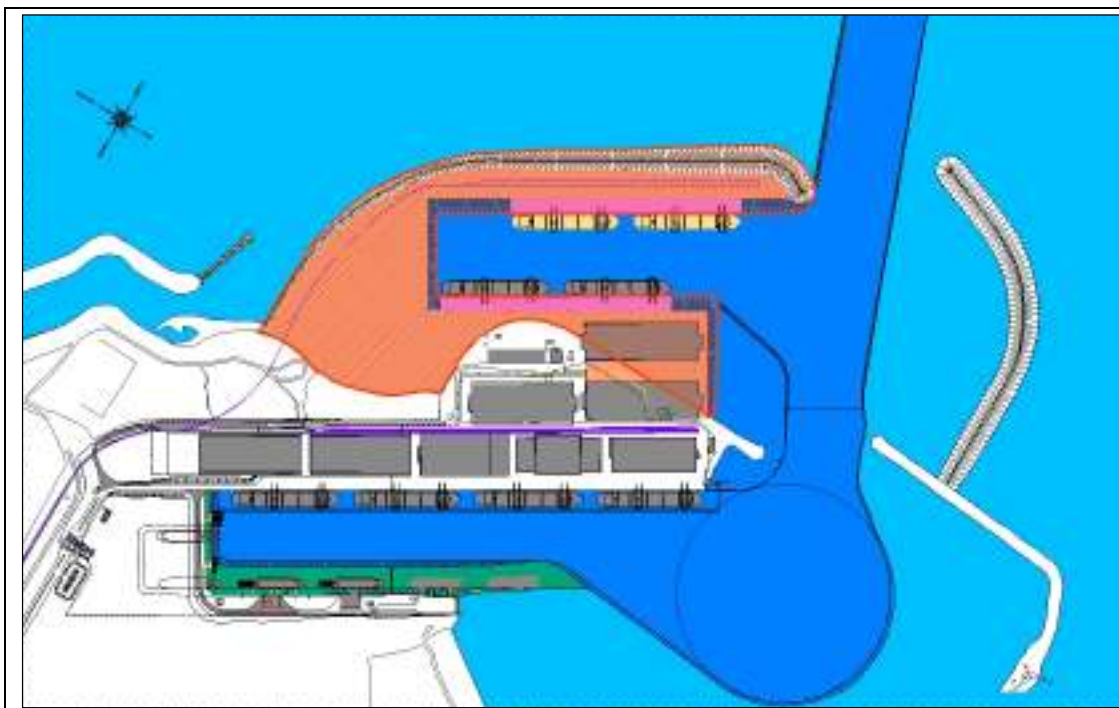


Figura 19  
Fonte: PORTOCEL

## 7 – CENÁRIOS

As restrições físicas do porto são intrínsecas à sua própria localização, desde o início do seu acesso marítimo, até aquelas áreas margeantes dentro da poligonal concebida como parte integrante da área do Porto Organizado.

Tratando-se de um porto estuarino abrigado “URBANO”, com suas restrições naturais, vem ao longo da sua existência centenária, cumprindo um papel fundamental no desenvolvimento econômico do Estado do Espírito Santo, estados circunvizinhos e do Brasil.

Muitos esforços têm sido empreendidos para minimizar as restrições físicas do Porto de Vitória, o que garantiu sua perenidade durante a existência centenária dentro do padrão histórico de embarcações, concebidas a partir do parâmetro adotado, como sendo o de navios que atravessam o Canal do Panamá, ou os caracterizados como “Navios Panamax”.

Com a abertura de novas fronteiras no comércio internacional, estes padrões foram alterados, o que provoca substancial ameaça para o Porto de Vitória, que na sua localização estuarina e com as restrições naturais, torna a sua inserção no contexto de Instalação Portuária, bastante limitada, no entanto ainda com espaço para atendimento de mercados emergentes e de novas fronteiras.

Além das restrições físicas, o porto convive com as restrições institucionais e legais que modeladas sem a sua participação enquanto ente de desenvolvimento econômico e Autoridade Portuária, responsável por administrar as instalações portuárias sob sua jurisdição; impactam diretamente na produtividade e nos custos das operações, reduzindo de forma sistemática a produtividade em suas instalações operacionais.

Com isto a parceria institucional entre o Município e a Autoridade Portuária é fundamental, para que o Porto de Vitória continue sendo um gerador de riqueza, de desenvolvimento econômico e social, de emprego e renda com inclusão social e,



para que as intervenções dificultadoras da sustentabilidade das operações, sejam conjuntamente saneadas.

### **7.1 - Acesso Marítimo**

O Porto de Vitória possui canal natural com 7,5 km de extensão e 120m de largura na maior parte de seu trajeto. Apresenta pontos de estreitamentos naturais que limitam a entrada/saída das embarcações. Suas características técnicas hoje homologadas restringem em 32,4m para Boca Moldada (largura do navio) e 242m de comprimento máximo para acesso, manobra ou giro das embarcações.

É necessária uma revisão das normas de acesso e permanência de embarcações no Porto de Vitória, após as intervenções executadas no canal de acesso e área de manobra, com a conseqüente homologação pela Autoridade Marítima.

Estudo executado pela Autoridade Portuária para ampliação da área de manobra de embarcações, possibilitará manobrar navios de até 244m, que aliada as revisões das normas de acesso e permanência, possibilitam o acesso e a perspectiva de receber navios que não freqüentam o Porto de Vitória, melhorando assim o atendimento aos clientes.

### **7.2 - Acesso Rodoviário**

O Porto de Vitória possui uma excelente ligação rodoviária com as BR 101 Norte e Sul e BR 262, proporcionando uma facilidade logística de acesso ao Porto. Porém possui uma restrição legal no que diz respeito ao tráfego de cargas, que se confunde com o trânsito urbano de aproximação da cidade de Vitória (Decreto Municipal nº 10.364/99), que será tratado posteriormente, prejudicando assim o fluxo necessário para atendimento de qualidade na instalação portuária.

Quanto ao acesso rodoviário no lado do continente, também possui ligação com as BR 101 Norte e Sul e BR 262. Porém mesmo não possuindo restrições legais, enfrenta a mesma dificuldade de fluxo que se confunde com o trânsito urbano, reduzindo assim a sua competitividade.

A melhora do acesso ao Cais Urbano de Vitória, isolando-o do trânsito urbano de entrada da cidade, interligando-o às BR 101 Norte e Sul e BR 262 e a revogação do art. 2º e 3º do Decreto Municipal 10.364/1999, que determina restrição ao trânsito de entrada / saída de cargas no Cais Urbano de Vitória, em horários pré-determinados; construção da BR 447 interligando o Cais de Capuaba as BR 101 Norte e Sul e BR 262 e a construção do pátio de triagem de veículos rodoviários transportadores de cargas para o Porto de Vitória, são intervenções importantes e de impacto na produtividade, que proporcionarão redução de custos operacionais e, como consequência, a possibilidade de novas oportunidades de negócios para o Porto de Vitória.

### **7.3 - Áreas**

O Porto de Vitória possui reduzidas áreas para expansão, em razão da sua característica urbana, o que dificulta sobremaneira o seu crescimento físico. A sua expansão limitada dentro do espaço urbano, tanto no lado da capital quanto do lado do continente, foram delimitadas no PDZP – 2001, já citado em sua análise no presente trabalho.

Estabelecer parceria pública privada entre a Autoridade Portuária, Municípios envolvidos e as empresas operadoras de retro-áreas, terminais retro portuários, áreas interiores alfandegadas, é uma ação que incrementará a movimentação de cargas no Porto de Vitória.

### **7.4 - Tamanho dos Navios**

Com o aumento das embarcações, restringem-se cada vez mais as condições para atendimento de linhas regulares, na atual dinâmica da crescente containerização das cargas, pelo Porto de Vitória, em face da sua característica estuarina, por não possuir instalações e equipamentos apropriados à movimentação de contêineres dentro da nova realidade mundial e sem capacidade física para expansão em atendimento a essa dinâmica. A decisão estratégica da construção do Terminal Público de Contêineres no município de Vitória será a inclusão na modernidade do Porto de Vitória e é um desafio à sua perenidade como fator de desenvolvimento local e regional.

### **7.5 - Reforma Tributária**

A Reforma Tributária projeta ampla alteração na legislação do ICMS, com fortes impactos à economia do Espírito Santo, especialmente aqueles oriundos das transferências legais estabelecidas nas operações de comércio exterior através do sistema FUNDAP, impactando diretamente nas atividades realizadas pelo Porto de Vitória, cuja característica é de movimentação de carga geral onde se concentram as operações do Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias.

A criação de um consórcio municipal de Atividades Portuárias, tendo o município de Vitória como o Centro Logístico Portuário, visando discutir os impactos e as perdas previstas com a reforma tributária nas finanças municipais, principalmente no que se refere aos benefícios do Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias - FUNDAP, bem como, estabelecer parcerias com os municípios, para a manutenção da perenidade das atividades de comércio exterior voltadas para as operações de carga geral e possível substituição dos benefícios financeiros oriundos das operações do fundo, tendo como função principal o estabelecimento de mecanismos institucionais e legais, que proporcionem programas intermunicipais de cooperação para implantação de projetos estruturantes que aumentem a base exportadora das regiões do Estado, utilizando o Porto de Vitória e sua expansão futura.

### **7.6 - Programas Municipais**

O Centro de Vitória apresenta papel fundamental na cidade, pela concentração de edifícios e espaços de interesse arquitetônico e urbanístico e de importância histórica. Trata-se de um dos espaços mais democráticos da cidade, pela multiplicidade de grupos sociais que moram, trabalham ou dele se utilizam.

O repovoamento da área central de Vitória, servida de toda infra-estrutura (abastecimento de água, coleta de lixo e oferta de equipamentos de saúde, ensino e de lazer) e a diminuição do déficit habitacional, são os objetivos do Projeto Morar no Centro. Para isso, estão previstas reforma e reabilitação dos edifícios desocupados ou sub-utilizados, **gerando melhoria da qualidade de vida dos habitantes, atuais e futuros.**

A área de atuação do programa, definida junto ao Conselho Municipal de Habitação de Interesse Social (CMHIS), compreende na totalidade os bairros:

**Centro**, Parque Moscoso, Santa Clara, Vila Rubim e Ilha do Príncipe, e parcialmente os bairros: Forte São João, Romão e Cruzamento.

O Morar no Centro é um dos projetos que compõem o Programa de Revitalização do Centro que busca resgatar o Centro de Vitória como espaço de cultura, história, lazer, **negócios** e moradia para sua população por meio de ações integradas.

O Programa Morar no Centro, apesar de importante instrumento de inclusão social, incluído no Programa de Revitalização do Centro, tem como objetivo principal repovoar o centro nas áreas definidas, porém, estabelecendo que também a qualidade de vida dos habitantes seja preservada. Assim sendo a atividade portuária em suas múltiplas operações, compreendendo algumas com alto índice de ruído, poderá trazer um forte impacto na realização de operações portuárias ininterruptas, visto que as atividades de comércio exterior exigem operações durante 24 (vinte e quatro) horas.

As ações do Programa Morar no Centro compreendidas em parte da região do Bairro Centro, nas proximidades das instalações portuárias públicas do Cais Urbano de Vitória que se inicia com a reabilitação de imóveis nesta região deverão ser objeto de reavaliação quanto a sua destinação habitacional.

A sugestão é que nesta região, que se confunde com as instalações portuárias, a reabilitação seja para fins comerciais, conforme previsto no Programa, evitando-se assim, danos futuros e conflitos de direitos urbanos.

### **7.7 –Turismo Náutico na Modalidade Cruzeiro Marítimo e Multiplace Turístico no Porto de Vitória**

No Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto foi planejada para a extremidade do Cais Comercial a construção de uma instalação especializada para atendimento a navios de turismo e utilização de eventos, agregado ao processo de integração do Porto com a revitalização do Centro de Vitória.

A instalação constitui-se de um prédio de no mínimo de três pavimentos com cerca de 2.700m<sup>2</sup> de área por piso, ou seja, cerca de 8.000m<sup>2</sup> de área total, sendo que:

- O piso térreo será estacionamento;
- O segundo piso será de multieventos e servirá para recepção dos passageiros dos navios;
- O terceiro piso será um restaurante panorâmico.

### **7.8 – Formação e Capacitação de Trabalhadores Portuários e Intervenientes na Atividade Portuária**

Viabilizar meios para a formação e capacitação dos trabalhadores portuários e intervenientes na atividade portuária, através de cursos de preparação para o trabalho portuário, elevando o desempenho profissional em todos os níveis e conseqüentemente melhorando a eficiência e produtividade das operações.

### **7.9 – Porto do Açú**

Com início das operações em 2010, o Porto do Açú é um dos novos empreendimentos da operadora portuária LLX, que pretende colocar o BRASIL no grupo das maiores plataformas logísticas do mundo.

O Porto do Açú localiza-se no município de São João da Barra, na região norte do Estado do Rio de Janeiro. Fica próximo aos campos de petróleo offshore nas Bacias de Campos, Santos e do Espírito Santo.

Como definição de plataforma logística para o mundo, o Porto do Açú pretende movimentar cargas em contêineres, produtos siderúrgicos, carga geral e embarcações de apoio a atividades offshore.

Terá uma capacidade anual de movimentação de 330 mil TEUs. Com uma profundidade de 18,5 metros, o complexo portuário permitirá a atracação de navios com capacidade de até 230 mil toneladas, para graneleiros, assim como para a nova geração de supercontêineiros, com capacidade de até 11 mil TEUs.

Tendo as mesmas características de abrangência e Influência do Porto de Vitória, este investimento da ordem de cinco bilhões de reais, é uma ameaça real ao estado do Espírito Santo, sem o aceleração da expansão portuária. Sua

localização e perfil de cargas a movimentar se confundem com as cargas mais significativas dos portos do Espírito Santo e de Vitória.

## 8 - CONCLUSÕES

Os portos são os elos para o transporte de longo curso, de cabotagem e interface entre modais de transporte dentro da operação logística. Ser ágil, eficiente, com custos totais que viabilizem o multimodal, onde o transporte rodo-ferroviário atua nas pontas e o transporte hidroviário representa o transporte principal.

No Brasil, a movimentação internacional de cargas é concentrada no transporte marítimo, que responde por 90% do total. Por isso, a situação operacional dos portos é fundamental no transporte e logística do comércio exterior. No atual cenário, em que predominam as cadeias globais de produção, o sistema de transportes e logística – sua eficiência, qualidade, prazo, segurança, confiabilidade e desempenho – é importantíssimo e pode até determinar a competitividade de produtos e países.

É preciso promover o setor para que a produção nacional circule pelo país e alcance o mundo de forma competitiva, e para que os portos capixabas se qualifiquem para continuar galgando patamares cada vez maiores desta circulação.

A Lei de Modernização dos Portos (Lei 8.630/93) permitiu maior participação da iniciativa privada na operação dos portos. Como reflexo disso, os investimentos em equipamento e melhoras de infra-estrutura em geral têm aumentado. A produtividade dos portos tem crescido.

O crescimento das exportações nos últimos anos pressiona a demanda por infra-estrutura a custos competitivos (capacidade e agilidade), o que exige investimentos. Caso não ocorram, permanecem custos excessivos, principalmente no transporte internacional.

Os principais portos do Espírito Santo são eficientes e especializados na movimentação de Commodities, e o porto público o é na movimentação de carga geral contêinerizada. Portanto para continuar como uma alternativa viável na movimentação destas cargas, o porto público deverá adotar medidas eficazes para melhorar a produtividade e a competitividade. Outro fator importante é o incentivo ao

aumento da movimentação de cargas através da navegação de cabotagem, que não tem sido relevante no Brasil, mesmo com todas as vantagens hidroviárias naturais.

Da pauta de exportações do Espírito Santo, o principal produto é o minério de ferro, em volume, que representa 35,83% (trinta e cinco vírgula oitenta e três por cento) dos 70% (setenta por cento) da pauta brasileira transportada por via marítima.

Sob políticas adequadas e direcionadas para tal fim, os portos capixabas podem dinamizar as economias da sua hinterlândia. Os desafios são grandes, mas a sustentabilidade e manutenção das atividades de um porto centenário, como o Porto de Vitória, devem ser priorizadas em face da sua importância para a riqueza e receita do município, para os intervenientes nas atividades portuárias de comércio exterior, para a geração de emprego e renda com inclusão social.

É importante que o Espírito Santo promova um grande pacto, para a sua permanência no contexto das relações de trocas comerciais com o mundo, através do Porto Público de Vitória e que as nossas empresas locais e nacionais possam participar das decisões afetas a continuidade do papel social, integrador, fomentador e grande laboratório de cargas que é o Complexo Portuário Capixaba.

A tendência mundial do transporte marítimo caminha para dois sentidos: a generalização e a unitização de cargas. Estudos apontam para três tipos de navios, os graneleiros, os porta contêineres e os convencionais, neles incluídos os Roll-on – Roll-off (RO-RO). Os portos têm, portanto que se adequar para este cenário, ressaltando a importância da containerização no contexto da Logística portuária.

Estas qualidades por si só, credenciam o poder público municipal a empreender esforços conjuntos com vários parceiros, no sentido da ampliação das instalações do Porto Público de Vitória, não só pelo fator de dependência do crescimento, mas, também pelo seu papel de ente do tratamento isonômico para micro, pequenas e médias empresas, que buscam metas para sua inserção no disputado mercado internacional.



O trabalho enfoca a necessidade de expansão e qualificação das instalações do Porto Público de Vitória, dos trabalhadores portuários e intervenientes na atividade portuária, para o cenário da movimentação de cargas gerais contêinerizadas.

A atividade portuária e marítima é imprescindível para as relações de comércio exterior. Compõem uma indústria mundial onde prevalece o transporte de cargas, que envolve expressivo número de navios e terminais. A atividade dos portos atende a diversos mercados em função das características técnicas e especificidades de cada instalação portuária.

O transporte marítimo de carga geral movimenta bens de maior valor agregado, geralmente produtos industrializados, e absorve 2/3 dos dispêndios com fretes internacionais. A introdução do contêiner representou verdadeira revolução ao gerar elevadas economias de escala, o que tem viabilizado a constituição de grandes e eficientes empresas de atuação global.

O Porto de Vitória com área de influência que se expande por parte das regiões Sudeste, Sul, Nordeste e Centro Oeste, além de ser um provedor de importantes fundamentos sociais e econômicos, por não ser gerador da maioria das cargas que são movimentadas em seu território, é também fator de desenvolvimento para essas regiões.

Logo, o Porto de Vitória deve estar equipado para atender as características da carga que movimentará especialmente na sua área de influência e com suas especificidades.

O ambiente de concorrência na área portuária tem dois aspectos: 1) “concorrência intra-porto”, que abrange as relações entre terminais de uso público e entre operadores portuários atuando no cais público, ou ainda, entre os terminais de uso público e os de uso privativo misto, localizados nos limites da área do porto organizado ou em suas proximidades; 2) “concorrência inter-portos” ou “entre portos”, existente entre diferentes portos que disputam os mercados de carga da mesma região.

Na concorrência intra-porto, a competição está diretamente relacionada aos planos de arrendamento de áreas e às normas elaboradas pelo poder público que definem a quantidade de operadores atuantes em um determinado porto, garantindo ambiente de competição eficiente entre os terminais. Em setores com expressivas economias de escala e com características de indústria de rede, ambientes de alta competição elevam os custos médios de operação e não estimulam o investimento, ou seja, nem sempre a liberação dos agentes privados incrementa a competição e a eficiência.

Na concorrência inter-portos, os fatores de influência são inúmeros e, no Brasil, está sedimentada com relação às cargas contêinerizadas. Nesse contexto, a atuação do poder público também é decisiva, sob a forma de investimentos em um porto específico que passa a obter vantagens competitivas em relação aos demais.

Neste aspecto, os investimentos privados em execução, no Porto de Barra do Riacho e aqueles anunciados em Anchieta, Presidente Kennedy e Praia Mole, não estão na relação direta de concorrência com o Porto de Vitória, em face de serem projetos para expansão de portos para movimentação de commodities, não impactando na função e papel do porto público.

Esses investimentos impactarão, se houver um total direcionamento do que está anunciado e esses sejam alterados para a movimentação de carga geral contêinerizada, dotados de toda a infra-estrutura necessária. Neste caso, o Porto de Vitória deverá ser reposicionado para outras atividades, pois, até a sua expansão dentro do território municipal estará inviabilizada, o que nesse momento não é o que foi anunciado pelos investidores.

É fundamental para o Porto de Vitória, expandir retro-áreas e a capacidade de armazenamento, sobretudo para “CONTÊINERES”, aumentando a disponibilidade logística, o que demandará grandes investimentos públicos e privados, tanto de empresas exploradoras quanto de usuários. É preciso investir no aumento da capacidade e eficiência dos portos capixabas. O aumento na movimentação de contêineres mostra a necessidade de modernização. Estimativa aponta que em

2010 mais de 70% da carga geral será movimentada em contêineres (gráfico 3, p. 49).

Para garantir a continuidade de centro de intercâmbio com o comércio internacional é fundamental que o Porto de Vitória expanda suas instalações e atividades voltadas para operação de navios Porta Contêineres de elevada capacidade de transporte, atual tendência mundial.

Esta expansão deve ser implantada na área do Porto Organizado de Vitória, no Porto de Praia Mole, última fronteira com possibilidade de ampliação territorial do município para sua qualificação e inserção no mercado mundial de cargas contêinerizadas, estruturada para ser uma **PLATAFORMA LOGÍSTICA PARA O SUDESTE** e para o BRASIL, aproveitando a excelente infra-estrutura de acesso, áreas dedicadas (EADIS, Retro áreas alfandegadas, etc.), existente na macro região metropolitana com forte dependência do Porto de Vitória.

## **9 – REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

### **Páginas na Internet**

ABRATEC – [www.abratec-terminais.org.br](http://www.abratec-terminais.org.br)

ANTAQ – [www.antaq.gov.br](http://www.antaq.gov.br)

BNDES – [www.bndes.gov.br](http://www.bndes.gov.br)

CEL - COPPEAD/UFRJ – [www.centrodelogistica.com.br](http://www.centrodelogistica.com.br)

CNT - [www.cnt.org.br](http://www.cnt.org.br)

CODESA – [www.codesa.gov.br](http://www.codesa.gov.br)

FUNCEX – [www.funcex.com.br](http://www.funcex.com.br)

IPEA – [www.ipea.gov.br](http://www.ipea.gov.br)

Ministério do Desenvolvimento – [www.desenvolvimento.gov.br](http://www.desenvolvimento.gov.br)

SINDAMARES – [www.sindamares.com.br](http://www.sindamares.com.br)

### **Livros, artigos, relatórios e documentos**

Companhia Docas do Espírito Santo – CODESA. Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Vitória e Barra do Riacho – PDZP, 2001.

Espírito Santo 2025: plano de desenvolvimento. Vitória (ES): Secretaria de Estado de Economia e Planejamento, 2006.

Instituto Jones dos Santos Neves. Estatística de Comércio Exterior, 2006 - Portos do Espírito Santo, Vitória, 2007.

PADULA, Raphael (2008). Infra-Estrutura I: Transporte, Fundamentos e propostas para o Brasil. Conselho Federal de Engenharia, Arquitetura e Agronomia - CONFEA. [www.confea.org.br](http://www.confea.org.br).

PORTOCEL S/A - Plano de Expansão, PORTOCEL II

Entrevistas presenciais e via internet com operadores portuários, empresas e técnicos da área portuária.

## 10 – LISTA DE SIGLAS

ABRATEC – Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de uso Público

FOB – Free On Board

FUNCEX – Fundação Centro de Estudos de comércio Exterior

FUNDAP – Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias

MDIC – Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

PIB – Produto Interno Bruto

PORTOCEL – Terminal Especializado de Celulose

TPB – Tonelagem de Porte Bruto

CAP – Conselho de Autoridade Portuária

TEU – Twenty Equivalent Unity ( unidade equivalente de vinte = Contêiner de vinte pés)

## 11 – DEFINIÇÕES

**Porto Organizado** – o constituído e aparelhado para atender as necessidades da navegação e da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de uma autoridade portuária.

**Operação portuária** – a de movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários.

**Área do Porto Organizado** – a compreendida pelas instalações de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infra-estrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto, tais como, guias correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto.

# **ANEXO I**