

**ATLAS**  
**PORTUÁRIO DO**  
**ESPÍRITO SANTO**



# QUEM ANTECIPA O CENÁRIO, LIDERA O FUTURO.

*E antecipar cenários  
exige precisão.*



O OBSERVATÓRIO FINDES é o **centro de inteligência** que monitora a economia capixaba e nacional para projetar os próximos passos do mercado.

Com expertise em pesquisas, análises, indicadores e planejamento setorial, **fazemos da inteligência de dados o principal ativo para a sua tomada de decisão.**

Saiba como nossas soluções podem ser as maiores vantagens competitivas para o seu negócio.

Observatório  
FINDES

## REALIZAÇÃO

### Federação das Indústrias do Estado do Espírito Santo - FINDES

Paulo Alexandre Gallis Pereira Baraona – Presidente

Roberto Campos de Lima – Diretor-Geral

### Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – Senai/ES

Geferson Luiz dos Santos – Diretor Regional

### Serviço Social da Indústria – Sesi/ES

Geferson Luiz dos Santos – Superintendente Regional

### OBSERVATÓRIO FINDES

Marília Gabriela Elias da Silva – Gerente Executiva

## EQUIPE TÉCNICA

### Coordenação:

Carolina Coelho Ferreira – Gerente de Estudos Estratégicos

### Autores

Bruno Novais Matias dos Santos

Carolina Coelho Ferreira

### Colaboração

Baltimore Alírio Cruz Aguilár

Clara Ribeiro de Siqueira Silva

João Henrique da Silva Nascimento

Lucas Scanduzzi de Moraes Ferreira

Luiza Giuberti Borghi

Marcos Vinícius Chaves Moraes

Rafael Almeida Leal

Samara Poppe Carvalho

Sara de Almeida Sarandy

Thais Maria Mozer

### Revisão Técnica

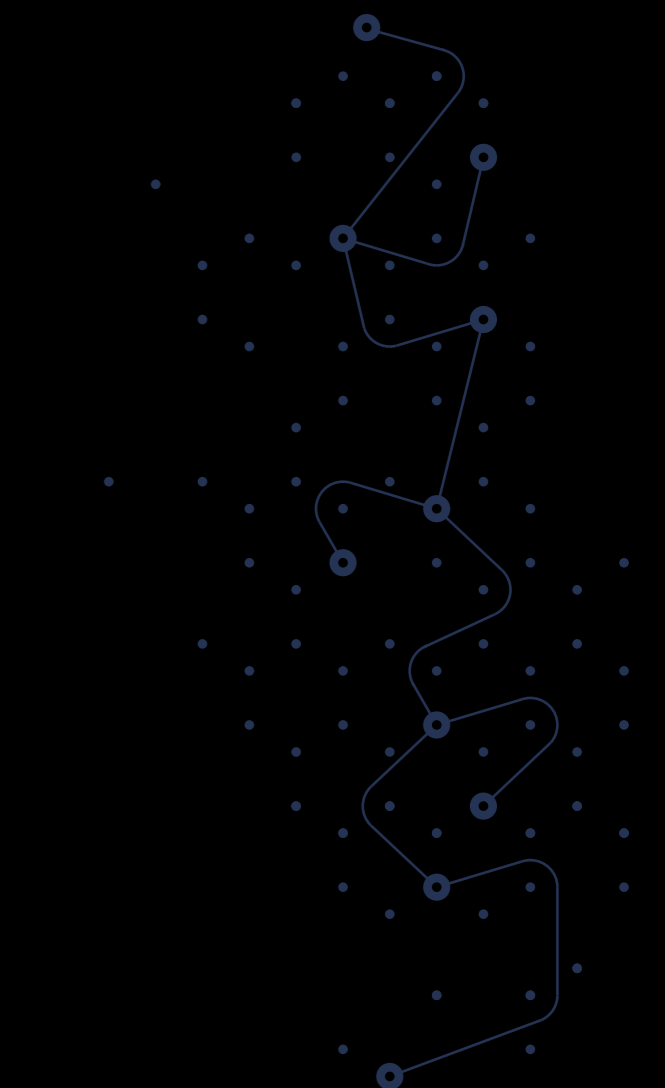
Flavia Nico – IPORTS Consultoria e Treinamentos

### Tradução e revisão de textos:

Soar Soluções Linguísticas

### Projeto Gráfico, Diagramação e Ilustração

Curumim – Vida Para Marcas



**ATLAS**

# PORTUÁRIO DO ESPÍRITO SANTO

ÍNDICE DE GRÁFICOS, TABELAS E FIGURAS — 10

CARTA DE ABERTURA — 14

APRESENTAÇÃO — 16

PARTE 1 — 18

## PORTOS E ATIVIDADE PORTUÁRIA

01. Estruturas de um porto — 19

02. Portos e desenvolvimento econômico — 24

03. O sistema portuário brasileiro — 27

04. Movimentação portuária no Brasil — 32

05. A atividade portuária no Espírito Santo — 37

06. Movimentação portuária do Espírito Santo:  
perfis de carga e tipos de navegação — 46

PARTE 2 — 52

## INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA DO ESPÍRITO SANTO

01. COMPLEXO PORTUÁRIO DE VITÓRIA — 57

Cais e terminais do Porto de Vitória — 63

Áreas do Porto de Vitória com exploradores portuários — 70

Outros terminais do Complexo Portuário de Vitória — 75

02. COMPLEXO PORTUÁRIO DE TUBARÃO — 77

Porto de Tubarão — 80

Terminal de Produtos Siderúrgicos (TPS) — 82

Terminal de Praia Mole — 84

Terminal de Barcaças Oceânicas (TBO) — 85

03. COMPLEXO PORTUÁRIO DE BARRA DO RIACHO — 87

Portocel — 90

Terminal Aquaviário de Barra do Riacho (TABR) — 92

Imetame Logística Porto (porto futuro) — 94

04. OUTROS PORTOS DO NORTE CAPIXABA — 97

Terminal Norte Capixaba — 97

TUP de Urussuquara – Petrocity Portos (porto futuro) — 99

05. OUTROS PORTOS DO SUL CAPIXABA — 101

Terminal Marítimo Ponta Ubu — 101

Porto Central (porto futuro) — 104

06. INFRAESTRUTURAS COMPLEMENTARES — 106

Instalações alfandegadas e logística interiores — 106

Estaleiro Seatrium Aracruz — 110

---

REFERÊNCIAS — 111

GLOSSÁRIO — 118



## ● ÍNDICE DE GRÁFICOS

- 33 • Gráfico 1 • **Movimentação portuária no Brasil por tipo de carga, em milhões de toneladas**
- 34 • Gráfico 2 • **Principais produtos movimentados nos portos brasileiros, por Porto Organizado e TUP, em milhões de toneladas**
- 35 • Gráfico 3 • **Evolução da movimentação de contêineres no Brasil por Porto Organizado e TUP, em milhões de TEUs**
- 35 • Gráfico 4 • **Ranking dos dez terminais portuários com maior movimentação do Brasil, em milhões de toneladas - 2025**
- 36 • Gráfico 5 • **Ranking dos estados brasileiros com maior movimentação portuária e participação por estado em milhões de toneladas - 2025**
- 38 • Gráfico 6 • **Ranking das dez maiores cargas movimentadas nos portos capixabas e posição da movimentação destas cargas no ranking nacional, em milhões de toneladas - 2025**
- 48 • Gráfico 7 • **Cargas movimentadas nos portos capixabas por perfil, em porcentagem - 2025**
- 51 • Gráfico 8 • **Cargas movimentadas por cabotagem nos portos capixabas por perfil, em porcentagem - 2025**

## ● ÍNDICE DE TABELAS

- 43 • Tabela 1 • **Empresas e empregos nas atividades portuárias no Espírito Santo - 2025**
- 44 • Tabela 2 • **Empresas e empregos nas atividades ligadas às operações portuárias no Espírito Santo - 2025**
- 44 • Tabela 3 • **Projetos de investimento confirmados para a atividade portuária no Espírito Santo para o período 2020•2026**
- 45 • Tabela 4 • **Projetos de investimento em oportunidade para a atividade portuária no Espírito Santo**
- 55 • Tabela 5 • **Estrutura portuária do Espírito Santo, portos existentes e futuros em 2026**
- 65 • Tabela 6 • **Informações dos berços do Cais de Capuaba • área compartilhada\***
- 66 • Tabela 7 • **Informações do berço do Cais de Paul**
- 67 • Tabela 8 • **Informações do berço do Terminal de São Torquato**
- 69 • Tabela 9 • **Informações dos berços do Cais Comercial**
- 70 • Tabela 10 • **Informações do Cais de Aribiri (CPVV)**
- 72 • Tabela 11 • **Informações dos berços do Cais de Capuaba • Terminal de Vila Velha**
- 73 • Tabela 12 • **Informações do berço do Terminal Ilha do Príncipe**
- 75 • Tabela 13 • **Informações do berço do Terminal Prysmian**
- 76 • Tabela 14 • **Informações do TUP Blue Terminals**
- 81 • Tabela 15 • **Informações dos terminais do Porto de Tubarão**
- 83 • Tabela 16 • **Informações do Terminal de Produtos Siderúrgicos**
- 85 • Tabela 17 • **Informações do Terminal de Praia Mole**
- 86 • Tabela 18 • **Informações do Terminal de Barcaças Oceânicas**
- 91 • Tabela 19 • **Informações dos terminais de Portocel**
- 93 • Tabela 20 • **Informações do Terminal de Aquaviário de Barra do Riacho**
- 96 • Tabela 21 • **Informações do Imetame Logística Porto (porto futuro)**
- 98 • Tabela 22 • **Informações do Terminal Norte Capixaba**

100 • Tabela 23 • **Informações do TUP Urussuquara (porto futuro)**

103 • Tabela 24 • **Informações do Porto de Ubu**

105 • Tabela 25 • **Informações do Porto Central (porto futuro)**

## ● ÍNDICE DE FIGURAS

20 • Figura 1 • **Estruturas de um porto**

22 • Figura 2 • **Características de um navio**

29 • Figura 3 • **Tipos de gestão portuária**

31 • Figura 4 • **Portos públicos brasileiros por tipo de gestão: administração direta, delegada ou concedida**

39 • Figura 5 • **Mapa da infraestrutura logística no Espírito Santo**

41 • Figura 6 • **Malha férrea da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) e suas conexões com os portos do Espírito Santo**

42 • Figura 7 • **Conexões rodoviárias dos portos do Espírito Santo**

49 • Figura 8 • **Cargas de maior movimentação em longo curso em milhões de toneladas • 2025**

51 • Figura 9 • **Estados com a maiores movimentações de cabotagem com o Espírito Santo nos sentidos embarque e desembarque • 2025**

63 • Figura 10 • **Complexo Portuário de Vitória**

64 • Figura 11 • **Cais de Capuaba**

66 • Figura 12 • **Cais de Paul**

67 • Figura 13 • **Terminal de São Torquato**

69 • Figura 14 • **Cais Comercial**

70 • Figura 15 • **Cais de Aribiri • Companhia Portuária de Vila Velha (CPVV)**

72 • Figura 16 • **Cais de Capuaba • Terminal de Vila Velha (TVV)**

73 • Figura 17 • **Terminal Ilha do Príncipe**

74 • Figura 18 • **Terminal Prysmian**

76 • Figura 19 • **TUP Blue Terminals**

80 • Figura 20 • **Complexo Portuário de Tubarão**

81 • Figura 21 • **Porto de Tubarão**

83 • Figura 22 • **Terminal de Produtos Siderúrgicos (TPS)**

84 • Figura 23 • **Terminal de Praia Mole**

86 • Figura 24 • **Terminal de Barcaças Oceânicas (TBO)**

90 • Figura 25 • **Complexo Portuário de Barra do Riacho**

91 • Figura 26 • **Portocel**

93 • Figura 27 • **Terminal Aquaviário de Barra do Riacho (TABR)**

94 • Figura 28 • **Imetame Logística Porto (porto futuro)**

98 • Figura 29 • **Terminal Norte Capixaba**

100 • Figura 30 • **TUP de Urussuquara • Petrocity Portos (porto futuro)**

103 • Figura 31 • **Terminal Marítimo Ponta Ubu**

105 • Figura 32 • **Porto Central (porto futuro)**

110 • Figura 33 • **Estaleiro Seatrium Aracruz**

## CARTA DE ABERTURA

# O futuro do Espírito Santo passa pelos portos



## Paulo Baraona

Presidente da Federação das Indústrias do Espírito Santo (FINDES)

Banhado pelo Oceano Atlântico e com posição estratégica para o comércio internacional, o Brasil possui uma vocação natural para a logística. E o Espírito Santo ocupa um papel central nesse cenário. O Estado reúne condições únicas para ampliar sua relevância nacional e internacional por meio das atividades portuárias, fortalecendo a infraestrutura logística e impulsionando o desenvolvimento socioeconômico capixaba.

Há anos, a Federação das Indústrias do Espírito Santo (FINDES) atua para fortalecer a infraestrutura logística capixaba com um objetivo claro: aumentar a competitividade das indústrias, atrair investimentos e criar condições para o crescimento econômico sustentável do Estado. Para a FINDES, infraestrutura não é apenas obra. Infraestrutura é capacidade de integrar mercados, gerar oportunidades, ampliar a produtividade e sustentar o desenvolvimento. E não existe planejamento sólido sem informação qualificada, visão estratégica e capacidade de transformar dados em decisões.

É nesse contexto que entregamos o Atlas Portuário do Espírito Santo, uma publicação construída para qualificar o debate e ampliar a compreensão dos gargalos e das potencialidades da logística capixaba. Este material nasce para ser um instrumento permanente de apoio à tomada de decisão, à atração de investimentos e ao planejamento da infraestrutura estadual.

O Atlas Portuário é a primeira de uma série de quatro publicações que inte-

gram o Atlas da Infraestrutura, elaborado pelo OBSERVATÓRIO FINDES, uma plataforma on-line que analisará, de forma integrada, os modais portuário, ferroviário, rodoviário e aeroviário. Temos em mãos uma ferramenta que nos ajudará a consolidar a vocação logística, estratégica e competitiva capixaba, que é, por natureza, um elo estratégico entre regiões e do Brasil com o mundo.

O Espírito Santo amplia sua força por meio do comércio internacional. Ao mesmo tempo, amplia sua integração com o Sudeste e o Nordeste, se consolida como alternativa logística para estados sem acesso ao litoral e fortalece a conexão de grande parte do território nacional com o mercado externo. Em 2025, o ES exportou para mais de 170 países e alcançou US\$ 24,3 bilhões em corrente de comércio.

Essa combinação de fatores vem permitindo ao Estado construir um sistema portuário robusto, capaz de atender às demandas locais e de desempenhar um papel relevante para a logística

“No passado, os portos ajudaram a transformar a história econômica capixaba e continuarão sendo fundamentais para definir o futuro do desenvolvimento do ES e do Brasil.”

Paulo Baraona

nacional. Hoje, registra a quarta maior movimentação portuária do país, com 137,5 milhões de toneladas, volume que cresceu 13% no último ano e é o dobro da média nacional.

As perspectivas são ainda mais positivas. Até 2031, estão previstos cerca de R\$ 6,4 bilhões em investimentos em novos terminais e na ampliação da infraestrutura existente, fortalecendo ainda mais a competitividade e a capacidade logística capixaba. Esses aportes impulsionam o desenvolvimento estadual e ampliam a eficiência logística de todo o país.

No passado, os portos ajudaram a transformar a história econômica capixaba e continuarão sendo fundamentais para definir o futuro do desenvolvimento do ES e do Brasil. Desejo que esta publicação se consolide como a principal fonte de dados e análises sobre o setor portuário capixaba e como uma ferramenta capaz de orientar decisões, fortalecer a competitividade e impulsionar novas oportunidades para toda a sociedade. **Uma boa leitura!**

## APRESENTAÇÃO

# Informações estruturadas para o desenvolvimento capixaba



## Marília Silva

Economista-chefe da FINDES.

Gerente executiva do OBSERVATÓRIO FINDES

Ao longo dos últimos anos, a FINDES, junto às demais entidades do setor privado e ao setor público, vem fortalecendo pautas que buscam ampliar o desenvolvimento do setor portuário no estado, considerando sua extrema relevância tanto para a competitividade das cadeias produtivas que já compõem a economia capixaba, quanto para o desenvolvimento de novas cadeias e negócios. Com muita alegria, entregamos à sociedade capixaba o Atlas Portuário do Espírito Santo, estudo técnico elaborado pelo OBSERVATÓRIO FINDES sobre o setor portuário do estado, tema tão relevante para a Federação das Indústrias do Espírito Santo (FINDES).

Nesta esteira de iniciativas, o Atlas Portuário do Espírito Santo é a primeira edição de uma série de quatro publicações que integram o macroprojeto Atlas da Infraestrutura. Como uma plataforma de geointeligência, o Atlas da Infraestrutura promove uma visão sistêmica dos ativos de infraestrutura logística do país, permitindo análises estratégicas e articuladas sobre os modais logísticos brasileiros. Por sua vez, o Atlas Portuário do Espírito Santo adiciona uma lupa sobre o setor portuário capixaba, presente no Atlas da Infraestrutura.

O Atlas Portuário é fruto de um trabalho de pesquisa minucioso que buscou mapear e sistematizar as principais características dos vinte terminais portuários presentes e em desenvolvimento no Espírito Santo, sendo direcionado tanto para leitores iniciantes quanto para especialistas que buscam obter informações técnicas, qualificadas e estruturadas. Para isso, foi dividido em

duas partes: a Parte I, Portos e Atividade Portuária, contribui com o debate a respeito da relação entre a infraestrutura portuária e processos de desenvolvimento econômico, trazendo conceitos introdutórios, aspectos regulatórios do sistema portuário brasileiro, as principais características da movimentação portuária no país e no Espírito Santo, bem como o próprio processo de desenvolvimento deste setor no estado, destacando sua relação com a economia capixaba. Já a Parte II, Infraestrutura Portuária do Espírito Santo, apresenta os principais aspectos que compõem a estrutura física dos terminais portuários presentes e em desenvolvimento no estado, com suas características operacionais como infraestrutura de acostagem, extensões e profundidades dos berços de atracação, perfis de cargas movimentadas, capacidade de armazenagem, entre outras informações técnicas. Complementando o conteúdo técnico, o Mapa Portuário do Espírito Santo traz a representação gráfica de cada terminal presente no estado. Assim, com um formato inédito no país, o Atlas Portuário apresenta ao leitor uma visão estruturada

“ O Atlas Portuário apresenta ao leitor uma visão estruturada dos principais elementos que possibilitam que os portos do Espírito Santo sejam destaque nacional.”

Marília Silva

dos principais elementos que possibilitam que os portos do Espírito Santo sejam destaque nacional, incluindo a quarta posição no ranking de maior movimentação portuária do Brasil.

Para sua elaboração, o Atlas Portuário contou com toda a expertise da equipe do OBSERVATÓRIO FINDES em traduzir temas complexos para uma linguagem em formato estruturado e visual, sem comprometer o rigor técnico, possibilitando a toda a sociedade capixaba o acesso às principais informações sobre este tema tão relevante para o desenvolvimento do nosso estado. Além das muitas fontes oficiais, nacionais e estrangeiras, o Atlas Portuário também contou com a colaboração dos terminais portuários no processo de validação das informações sobre suas respectivas operações, além de consultoria técnica especializada.

Convidamos você a explorar este rico material e seguir conosco no debate técnico sobre os principais temas que impactam o processo de desenvolvimento socioeconômico do Espírito Santo.



# PARTE 1

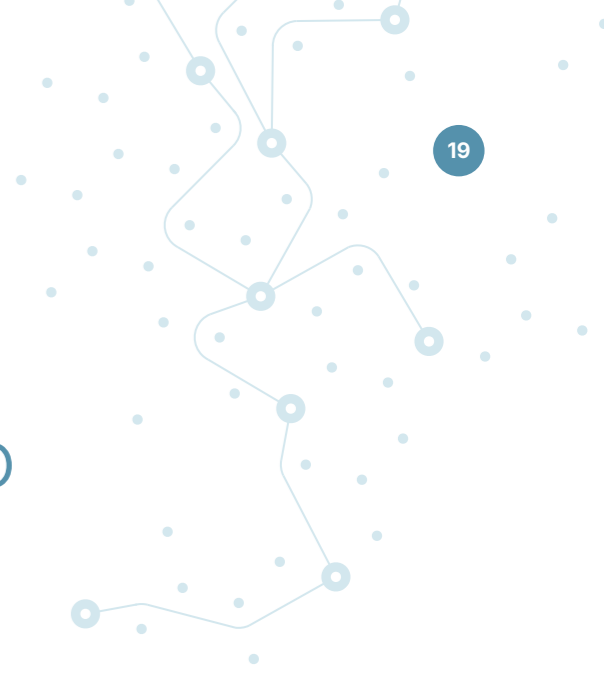
# PORTOS E

# ATIVIDADE

# PORTUÁRIA

## 01.

## Estruturas de um porto



Um porto é um local dotado de instalações e equipamentos que permitem receber navios para o embarque e o desembarque de cargas e passageiros, conectando os espaços terrestre e marítimo<sup>1</sup>. Os portos, no entanto, apresentam diversos tamanhos e funções, podendo variar de um pequeno porto voltado à pesca até um grande complexo portuário que atenda a diversos tipos de cargas e ofereça uma gama de serviços marítimos, logísticos e de distribuição, alguns também associados à presença de plantas industriais.

Dessa forma, o papel de um porto marítimo vai muito além da movimentação de cargas. Os portos modernos são considerados elos logísticos e industriais nas cadeias globais de suprimentos,

agregando valor por meio de diversas atividades relacionadas à armazenagem, transformação e distribuição de mercadorias<sup>2</sup>.

Para o funcionamento dessas atividades, é necessário um conjunto de infraestruturas interligadas. A diversidade do tamanho e das estruturas dos portos normalmente é determinada pelo volume movimentado, pela localização geográfica, pelas funções e pela especialização. Contudo, mesmo com essa diversidade, há elementos físicos comuns a boa parte dos portos, como os representados na figura a seguir:

01. Estruturas de um porto

02. Portos e desenvolvimento econômico

03. O sistema portuário brasileiro

04. Movimentação portuária no Brasil

05. A atividade portuária no Espírito Santo

06. Movimentação portuária do Espírito Santo: perfis de carga e tipos de navegação

1. Monteiro, 2022.

2. Notteboom et al., 2022.

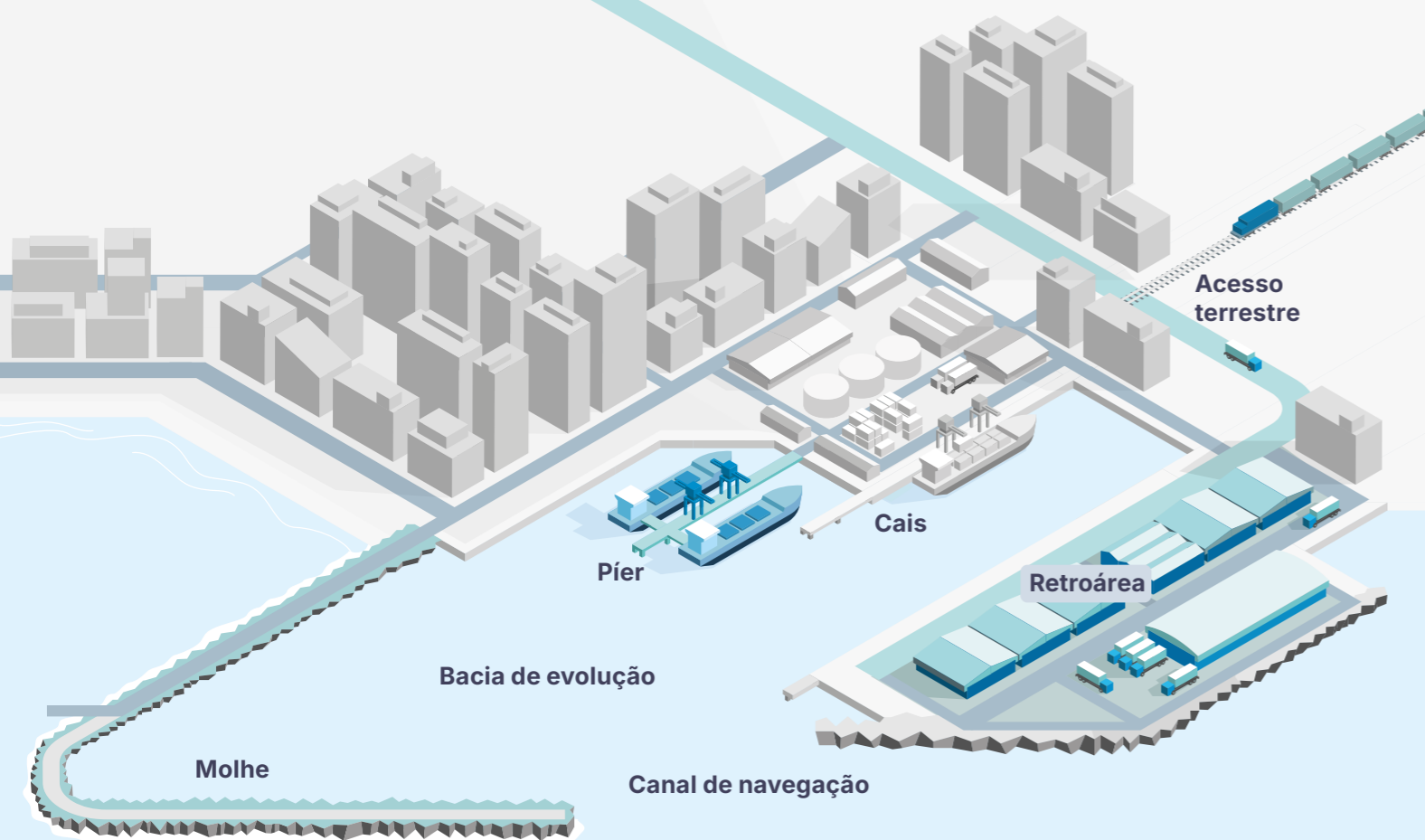


Figura 1 – Estruturas de um porto

Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

**Canal de navegação:** Via aquática de acesso ao porto, utilizada por embarcações para entrada e saída da área portuária. Deve ter alinhamento, profundidade, largura e sinalização náutica adequados para garantir a navegabilidade dos navios que trafegam nos portos.

**Bacia de evolução:** Área próxima à área de atracação, destinada às manobras para entrada e saída dos navios. Sua dimensão é calculada para acomodar o tamanho máximo dos navios que frequentam o porto.

**Área de atracação:** Composta por **cais** (estrutura fixa paralela à costa) ou **píeres** (estrutura projetada sobre a água), é o local que recebe a embarcação para as atividades de embarque e desembarque. É segmentada em berços de atracação, locais específicos onde cada navio será atracado. Um **cais (ou píer)** pode ser composto por um ou mais berços, a depender de sua estrutura. As áreas de atracação apresentam estrutura adequadas ao porte do navio e ao perfil de carga que ele transporta.

## 01 • ESTRUTURAS DE UM PORTO

**Retroárea:** Área localizada na região terrestre adjacente aos berços de atracação e se destina a operações logísticas complementares ao embarque e desembarque, como armazenamento temporário, movimentação, inspeção, consolidação e desconsolidação de cargas, entre outros serviços. É característico de retroáreas conter superestruturas portuárias, como armazéns, silos, pátios para cargas e equipamentos para movimentação, como guindastes, portêineres e correias transportadoras.

**Acesso terrestre:** Vias que conectam o porto às rodovias e/ou ferrovias. São essenciais para a movimentação eficiente de mercadorias entre o porto e os pontos de origem/destino.

**Molhe e quebra-mar:** Estruturas construídas em um porto marítimo cuja função é proteger o porto de ondas e correntes marítimas, permitindo a entrada e saída segura de embarcações. O molhe diferencia-se do quebra-mar por possuir uma extremidade conectada à terra.

3. *Twenty-Foot Equivalent Unit*, medida internacionalmente utilizada para padronizar diferentes tamanhos de contêineres. Equivale a um contêiner padrão de 20 pés de comprimento.

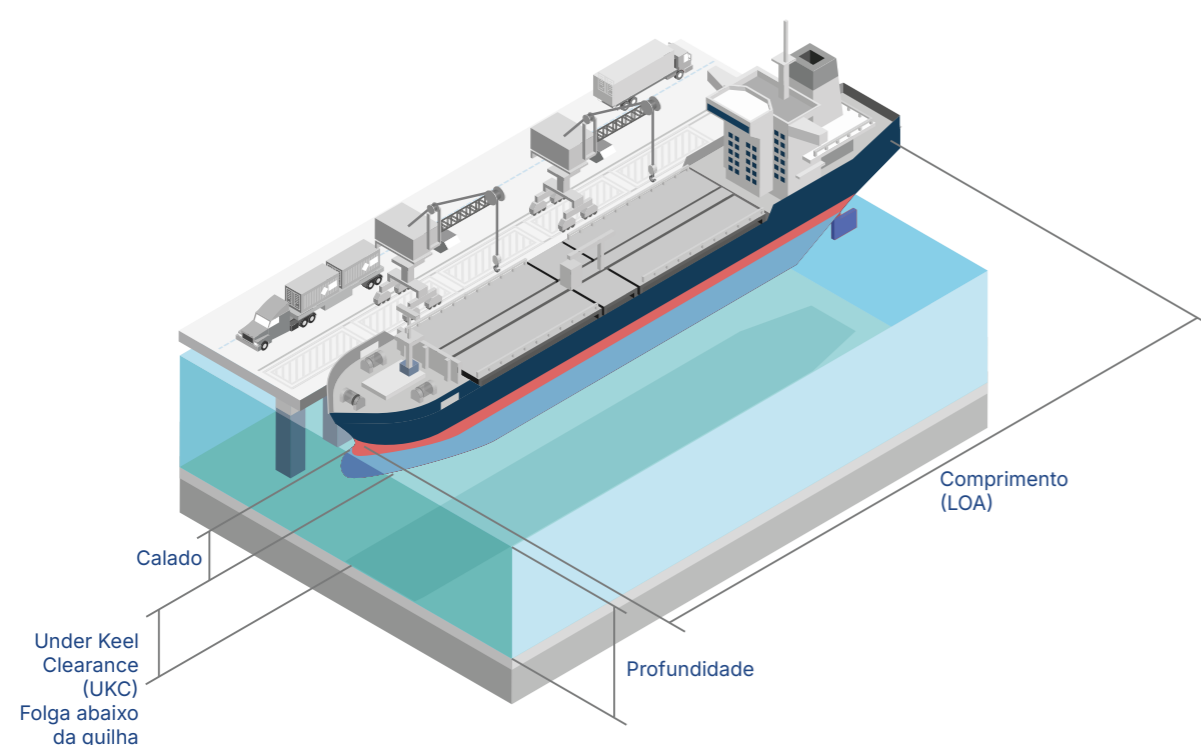
A eficiência de um porto está diretamente relacionada à integração e ao desempenho de suas infraestruturas físicas e logísticas, dimensionadas conforme a demanda de cargas prevista. Isso inclui profundidade adequada, infraestrutura de atracação compatível, equipamentos apropriados para o tipo de carga, além de conexões terrestres (rodoviárias e/ou ferroviárias) que assegurem o fluxo contínuo de mercadorias. Qualquer falha em um desses elementos compromete o desempenho da operação portuária, gerando atrasos, custos adicionais e perda de competitividade.

O tamanho e as características da infraestrutura portuária estão relacionados às cargas e ao volume de movimentação projetado para a sua operação, bem como aos tipos e dimensões dos navios que ali atracarão. Por exemplo, caso o porto seja projetado para receber um navio porta-contêineres do tipo NeoPanamax, será necessário um canal de navegação com profundidade que suporte um calado de até 16 metros, um berço que comporte navios com comprimentos (Length Overall - LOA) de até 366 metros, equipamentos e área para a movimentação dos mais de 14 mil TEUs<sup>3</sup>, além de amplo acesso terrestre para entrada e saída dessa quantidade de carga.

Por sua vez, se o porto for projetado para escoar minério de ferro por navios do tipo Valemax, será necessário um canal de navegação com profundidade que suporte um calado de até 23

metros, amplas esteiras para o carregamento da capacidade de 400 mil toneladas de minério e um sistema ferroviário eficiente que ligue as minas até o porto.

Figura 2 – Características de um navio



Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

**Calado:** Distância vertical entre a linha de água e a quilha do navio (parte mais baixa do casco do navio).

**LOA (Length Overall):** Comprimento total do navio, de uma extremidade à outra.

**Profundidade do Canal:** Distância vertical entre a superfície da água e o fundo do canal. Determina a capacidade do canal em acomodar navios com diferentes calados. É necessária uma folga entre o calado de um navio e a profundidade do canal, conhecida como Under Keel Clearance (UKC).

## PERFIS DE CARGA

Dentre o amplo conjunto de cargas movimentadas em um porto, é possível agrupá-las em quatro perfis de carga: granel sólido, granel líquido e gasoso, contêineres e carga geral<sup>4</sup>. É comum que existam tanto portos com instalações para receber mais de um perfil de carga, quanto portos especializados em apenas um.

**Granéis sólidos:** cargas soltas, sem embalagem, geralmente acondicionadas diretamente nos porões do navio. Entre as principais mercadorias deste perfil, estão o minério de ferro, a soja, o milho e os fertilizantes.

**Granéis líquidos e gasosos:** cargas como petróleo, produtos químicos, gás, soda cáustica e combustíveis. Tais cargas demandam equipamentos específicos, como tanques especiais e bombas de transferência. Portos que recebem esse tipo de carga também costumam estar ligados a refinarias por meio de dutos.

**Contêiner:** podem acondicionar diferentes tipos de cargas, apresentando como limitação a capacidade de carga que pode suportar, conforme suas dimensões. Há uma ampla variedade de tipos de contêineres, que atendem a diferentes necessidades logísticas. Dentre os mais usuais, destacam-se os contêineres Dry, para cargas secas (como equipamentos eletrônicos); os refrigerados (Reefers)

Dentre o amplo conjunto de cargas movimentadas em um porto, é possível agrupá-las em quatro perfis: granel sólido, granel líquido e gasoso, contêineres e carga geral

para produtos perecíveis; as unidades abertas na parte superior (Open Top), adequadas para máquinas e equipamentos de grande porte; contêineres do tipo plataformas (Flat Rack), voltados para cargas de dimensões especiais, entre outros. Quanto aos tamanhos, os mais usuais apresentam comprimento de 20 e 40 pés. Para fins de padronização desta unidade de medida, utiliza-se a unidade equivalente ao contêiner de 20 pés, expressa pela sigla TEU (Twenty-foot Equivalent Unit).

**Carga geral:** São aquelas que não se enquadram em nenhum dos três perfis mencionados acima, ou seja, não são graneis (sólidos ou líquidos e gasosos), e não são facilmente acondicionadas em contêineres. Alguns exemplos: celulose, ferro e aço, madeira, máquinas e equipamentos. Essas cargas podem ser embaladas em caixas ou paletes ou, ainda, transportadas sem embalagens.

4. Cade, 2024.

## 02. Portos e desenvolvimento econômico



Os portos constituem um elo fundamental na cadeia logística que abastece o mundo. O bom desempenho da economia global depende de um setor portuário moderno e eficiente, uma vez que o modal marítimo é a base do comércio intercontinental, responsável por mais de 80% da movimentação mundial de mercadorias.

O modal marítimo é a base do comércio intercontinental, responsável por mais de 80% da movimentação mundial de mercadorias paralelamente ao longo do tempo, sobretudo com o avanço da globalização, a partir de meados do século XX. O transporte marítimo, viabilizado pelos portos e impulsionado pelos avanços na engenharia naval, com o uso de navios de maior porte, ampliou a mobilidade de bens e serviços entre os países, permitindo ganhos de escala, redução dos custos de transporte e comércio e, conseqüentemente, tornando a distância um elemento menos determinante no comércio global<sup>6</sup>.

A predominância do transporte marítimo nas transações comerciais aumentou com a introdução e expansão do transporte de cargas em contêineres<sup>7</sup>, surgido na década de 1950. Atualmente, o transporte de cargas por contêineres representa mais de

### 02 • PORTOS E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

60% do valor comercial e 35% do volume de mercadorias transportadas pelo modal marítimo<sup>8</sup>.

De fato, a inovação da containerização transformou toda a indústria do transporte, impulsionando melhorias expressivas na mecanização e automação das operações portuárias, antes majoritariamente manuais<sup>9</sup>. Com essa nova tecnologia, o custo do transporte entre os principais centros de produção e consumo no mundo foi reduzido, sobretudo no caso de produtos manufaturados. Além disso, o avanço da economia de escala na atividade portuária está, em maior medida, associado ao transporte por contêineres<sup>10</sup>, que têm demandado a construção de navios cada vez maiores.

Nesse contexto, os investimentos no setor são impulsionados pela necessidade de modernização dos portos e suas capacidades de acomodar a crescente movimentação de navios cada vez maiores. Esses investimentos envolvem volumes substanciais de recursos e geram efeitos econômicos relevantes. Os investimentos na infraes-

trutura portuária também promovem melhorias nos serviços logísticos, de modo a atender às crescentes exigências do mercado global em aprimorar o ambiente de negócios como um todo. Como resultado, os custos e a morosidade logística são reduzidos, ampliando a capacidade de um país de participar do comércio internacional<sup>11</sup>.

Há uma relação positiva entre transporte marítimo e PIB per capita dos países<sup>12</sup>. Um dos motivos para esse efeito está na atuação dos portos como catalisadores do desenvolvimento econômico nas regiões onde se localizam, por serem estruturas intensivas em capital e fomentarem uma vasta gama de atividades econômicas<sup>13</sup>. Dentre estas atividades, destacam-se transportadores, armadores, agências marítimas, autoridades portuárias, órgãos reguladores, operadores de terminais, transportadoras terrestres, terminais de armazenagem e distribuição, praticagem, rebocadores, estiva, reparo e manutenção das embarcações, entre outras. Desta

5. World Bank, 2024.

6. Haralambides, 2019.

7. Fugazza e Hoffman, 2017; Haralambides, 2017.

8. World Bank, 2024.

9. Haralambides, 2017.

10. As economias de escala dos navios porta-contêineres apresentaram um avanço sem precedentes na indústria naval. Há trinta anos, o maior navio porta-contêineres cruzava

as eclusas de Miraflores, no Canal do Panamá, com capacidade para aproximadamente 4.500 TEUs (Haralambides, 2019). Atualmente, o maior porta-contêineres tem capacidade de cerca de 24.000 TEUs.

11. Munim e Schramm, 2018; Perez e Wilson, 2012.

12. Fratila et al., 2021

13. Notteboom et al., 2022.

forma, as atividades associadas à operação portuária fazem dos portos importantes geradores de emprego e renda. No Brasil, em 2024, os portos empregavam cerca de 120 mil pessoas<sup>14</sup>, além de um grande contingente de trabalhadores empregados indiretamente nessas atividades<sup>15</sup>.

Adicionalmente, os portos são fator estratégico na decisão de alocação de investimentos. Neste sentido, estabelecer-se nas imediações de terminais portuários proporciona vantagens como a redução de custos logísticos, o compartilhamento da infraestrutura instalada, a disponibilidade de serviços de apoio (como armazéns, manutenção e abastecimento), o acesso facilitado aos mercados internacionais e o estímulo à formação de economias de escala e de complexos industriais.

Com o decorrer do tempo, as funções e atividades portuárias evoluíram e ampliaram. Como exemplo, os portos emergiram como facilitadores da transição energética, devido à disponibilidade de infraestruturas que os tornam locais propícios ao desenvolvimento de hubs energéticos. Ao se posicionarem como pontos de interseção entre cadeias produtivas industriais, redes de energia e rotas comerciais globais, os portos assumem um papel essencial na transição para uma economia de baixo carbono<sup>16</sup>.

Os portos se consolidaram como vetores fundamentais do desenvolvimento econômico, industrial e tecnológico.

Diante da evolução do papel dos portos na economia mundial, essas infraestruturas consolidam-se como vetores fundamentais ao desenvolvimento econômico, industrial e tecnológico das regiões onde se inserem. Sua capacidade de adaptação às transformações globais, sejam elas no campo da logística ou de pautas relacionadas à transição energética, reforça seu papel estratégico em um mundo cada vez mais integrado. Investir em portos modernos e eficientes não é apenas uma necessidade logística, mas uma alavanca para o desenvolvimento econômico de longo prazo.

16. Notteboom et al., 2022

17. Ereletric, 2023.

no<sup>16</sup>. Neste sentido, há exemplo de portos que estão se adaptando para viabilizar a produção, o armazenamento e o comércio de combustíveis sustentáveis, como o hidrogênio verde e outros derivados renováveis. Essas fontes energéticas se beneficiam das vantagens logísticas oferecidas pelas estruturas portuárias, como o acesso facilitado à infraestrutura de transporte e distribuição, o que contribui para torná-las mais competitivas economicamente<sup>17</sup>.

Diante da evolução do papel dos portos na economia mundial, essas infraestruturas consolidam-se como vetores fundamentais ao desenvolvimento econômico, industrial e tecnológico das regiões onde se inserem. Sua capacidade de adaptação às transformações globais, sejam elas no campo da logística ou de pautas relacionadas à transição energética, reforça seu papel estratégico em um mundo cada vez mais integrado. Investir em portos modernos e eficientes não é apenas uma necessidade logística, mas uma alavanca para o desenvolvimento econômico de longo prazo.

14. As atividades consideradas podem ser encontradas na seção "A atividade portuária do Espírito Santo", Tabela 1.

15. MTE / Rais, 2024.

## 03. O sistema portuário brasileiro

No Brasil, a coordenação e organização do transporte aquaviário são de responsabilidade do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). Entre suas atribuições estão o desenvolvimento da infraestrutura e superestrutura portuária, a formulação de diretrizes para o setor e a coordenação dos programas de investimento voltados à modernização e à eficiência logística. Para apoiar o MPor na execução de suas políticas e diretrizes, em 2007 foi criada a Secretaria Especial de Portos<sup>18</sup>, responsável por formular, implementar e avaliar a política nacional de transportes aquaviários. Cabe à Secretaria, por exemplo, propor prioridades de investimentos e formular políticas públicas para o setor.

Já a regulação do setor é responsabilidade da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), autarquia vinculada ao MPor, com competências de supervisionar e fiscalizar as atividades de transporte aquaviário e de exploração da infraestrutura portuária, assegurando a execução das políticas públicas formuladas pelo Ministério e a prestação adequada dos serviços à sociedade.

O sistema portuário brasileiro possui duas grandes classificações para os portos: portos organizados e

18. Atual Secretaria Nacional de Portos (SNP).

19. Para além das duas maiores classificações, há também as seguintes classificações: Estações de Transbordo de Carga (ETC), Instalações Portuárias de Turismo (IPT) e Instalações Portuárias de Pequeno Porte (IP4) (Lei nº 12.815/2013).

terminais de uso privado (TUP). De acordo com a Lei 12.815/13, o porto organizado, ou público, é um “bem público construído e aparelhado para atender as necessidades de navegação, de movimentação de passageiros ou de movimentação e armazenagem de mercadorias, e cujo tráfego e operações portuárias estejam sob jurisdição de autoridade portuária”. O Brasil possui atualmente 34 portos organizados<sup>20</sup>.

O sistema portuário brasileiro possui duas grandes classificações para os portos: portos organizados e terminais de uso privado (TUP).

Entre os diversos modelos de gestão portuária existentes, quatro se destacam e representam a maioria dos formatos vigentes: Public Service Port, Tool Port, Landlord Port, e Private Port. Estes modelos diferenciam-se quanto à administração e à operação do porto, que variam entre responsabilidades pública e privada<sup>21</sup>. O box ao lado exemplifica as diferenças entre os modelos.

No Brasil, o modelo Landlord Port prevalece na gestão dos portos organizados<sup>22</sup>. A exploração desses portos é de competência da União, sendo a gestão realizada por autoridades portuárias. Atualmente, dezoito portos organizados são administrados diretamente pela União, por meio das Companhias Do-

cas, empresas vinculadas ao Governo Federal responsáveis pela gestão dos portos públicos.

A União também pode delegar, mediante convênio com estados ou municípios, a administração e exploração dos portos organizados por prazo de até 25 anos, renováveis. Esse modelo ocorre atualmente em quinze portos brasileiros, sob gestão de doze autoridades portuárias subnacionais. Além disso, o porto organizado pode ser concedido à iniciativa privada por prazo determinado, como ocorre nos dois portos organizados do Espírito Santo (Barra do Riacho e Vitória)<sup>23</sup>. A figura 4 apresenta a localização dos portos brasileiros e seus tipos de administração.

Enquanto as autoridades portuárias são as gestoras da infraestrutura e superestrutura portuárias, os operadores portuários são as empresas qualificadas pela autoridade portuária e pela ANTAQ para realizar as atividades de movimentação e armazenagem de cargas dentro da área delimitada do porto (poligonal<sup>24</sup>). Ainda, as áreas dentro da poligonal do porto organizado podem ser arrendadas para exploração econômica por parte de

20. MPor, 2024; Antaq, 2026.

21. Infra S.A, 2023.

22. Infra S.A, 2023.

23. Brasil, 2013.

24. Representação dos limites da área do porto organizado, delimitando onde a autoridade portuária exerce a gestão do porto, definidos por meio de Portaria do poder concedente, atualmente o Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR).

## TIPOS DE GESTÃO PORTUÁRIA

### Public Service Port (Porto de Serviço Público):

A gestão e operação portuárias são integralmente conduzidas pelo poder público. A autoridade portuária é responsável por todas as atividades e detém a propriedade total da infraestrutura, sem participação significativa da iniciativa privada. Os trabalhadores, em sua maioria, são servidores públicos, e a administração tende a ser centralizada.

### Tool Port:

Representa uma forma intermediária entre o porto de serviço público e o modelo de administração mista. A autoridade portuária mantém a posse da infraestrutura e dos equipamentos utilizados nas operações, mas parte das atividades operacionais, como a movimentação de cargas, é executada por empresas privadas licenciadas.

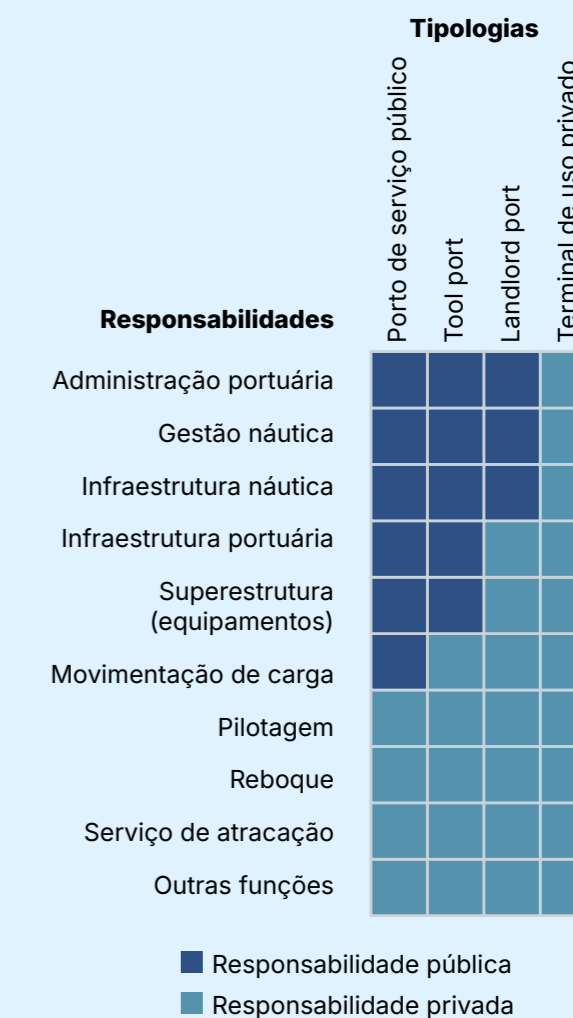
### Landlord Port:

É caracterizado pela parceria entre o setor público e o privado. A autoridade portuária é proprietária da infraestrutura e atua como planejadora e reguladora, enquanto operadores privados administram áreas arrendadas, assumindo a responsabilidade pela superestrutura e pela operação comercial. O poder público se concentra em funções estratégicas, como o desenvolvimento de longo prazo e a manutenção das obras de acesso e proteção portuária.

### Private Service Port (Terminal de Uso Privado):

A administração portuária é totalmente privatizada, sendo a autoridade portuária e as operações geridas pela iniciativa privada, cabendo ao Estado apenas a regulação e supervisão geral do setor. Em alguns casos, o Estado pode manter participação acionária, garantindo que o porto atue alinhado a interesses públicos estratégicos.

Figura 3 • Tipos de gestão portuária



Fonte: BNDES. Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

empresas que tenham interesse em retroáreas, pátios, armazéns, instalações específicas e terminais portuários. As empresas arrendatárias podem operar a carga diretamente ou via operadores portuários, através de contratos com prazo estabelecido. Estes contratos implicam o pagamento de tarifas públicas e a obrigatoriedade de contratação de mão de obra via Órgão Gestor de Mão de Obra - OGMO<sup>25</sup>. Atualmente, existem 195 contratos de arrendamento<sup>26</sup> ou similares<sup>27</sup> em vigor nos portos organizados brasileiros.

34  
portos  
organizados

170  
Terminais de  
Uso Privado

195  
contratos de  
arrendamento  
em vigor

Já os Terminais de Uso Privado (TUPs) são instalações portuárias autorizadas a operar fora da área dos portos organizados, sob regime de autorização<sup>28</sup>. Nesses casos, uma empresa privada assume integralmente o risco do empreendimento, com autonomia para definir sua carteira de clientes, estabelecer preços e contratar mão de obra.

Durante muito tempo, os portos organizados tiveram o monopólio das atividades portuárias no Brasil. A figura dos terminais privados surgiu a partir do Decreto-Lei 5/1966, ainda que restrita

à exploração para uso próprio. A partir daí, foram criados os primeiros terminais privados, voltados mais especificamente à movimentação de minérios (Vale, então CVRD), petróleo e combustíveis (Petrobras) e produtos siderúrgicos (CSN)<sup>29</sup>.

Em 1993 foi promulgada a “Lei de Portos” (8.630/1993), flexibilizando os modelos jurídicos portuários e possibilitando aos terminais privativos movimentar cargas de terceiros, desde que gerassem carga própria em volume suficiente para viabilizar o terminal<sup>30</sup>. Somente em 2013, com a “Nova Lei de Portos” (12.815/2013), as empresas puderam explorar portos privados sem restrições e distinção entre cargas próprias e de terceiros. Desde então, os investimentos em TUPs têm crescido de forma expressiva. Atualmente, o Brasil conta com 170 TUPs.

25. Órgão Gestor da Mão de Obra (OGMO) é o responsável pela alocação, gestão e pagamento dos profissionais da estiva. Todos os operadores portuários, ao atuarem dentro de um porto organizado, ficam obrigados a contratar mão de obra por meio do OGMO. (BRASIL, 2013).

26. Painel de arrendamentos dos portos públicos: <https://aquarela.antaq.gov.br/single/?appid=7367309e-6-d4d4-72b-b0dc3998768-72fbf&sheet=517b258c-f119-4b2d-80a8-7b536ddbeed2&opt=curr-sel%2Cctxmenu>. Acesso em: 24. Nov. 2025. Consideramos o total de contratos de arrendamento, de transição e de uso temporário.

27. Os contratos de terminais portuários arrendados podem ser de arrendamento, transição e uso temporário. Há outros tipos de contratos que os portos organizados podem realizar. Ver mais em: <https://juris.antaq.gov.br/index.php/2019/04/01/6814-19/>

28. BRASIL, 2013.

29. ATP, 2022.

30. Cade, 2024.



Figura 4 – Portos públicos brasileiros por tipo de gestão: administração direta, delegada ou concedida

Fonte: MPor, 2024. Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

# 04. Movimentação portuária no Brasil

Os portos brasileiros exercem um papel central na economia nacional, cujas relações com o resto do mundo, medidas a partir do grau de abertura comercial, representam cerca de 26,5% do PIB nacional<sup>31</sup>. Em 2025, a corrente de comércio brasileira, que soma as importações e exportações, totalizou US\$ 628 bilhões. Cerca de 80% desse valor passou pelos portos, percentual que chega a 98% quando se considera o volume físico das cargas<sup>32</sup>, demonstrando a interdependência entre comércio internacional brasileiro e infraestrutura portuária.

Com um litoral de 12 mil quilômetros<sup>33</sup>, em 2023, o Brasil foi responsável pela 4ª maior movimentação portuária no mundo e a maior

**98%**  
do volume físico do comércio internacional brasileiro passa pelos portos

de toneladas movimentadas, registrando um crescimento médio anual de 3,4% nos últimos 15 anos<sup>35</sup>. Do total movimentado (considerando embarques e desembarques de cargas), os graneis sólidos representaram 60% do total, impulsionados pela vocação do Brasil como grande exportador de commodities agrícolas e mine-

da América latina, integrando o grupo das 18 nações que movimentaram mais de 10 milhões de TEUs<sup>34</sup>.

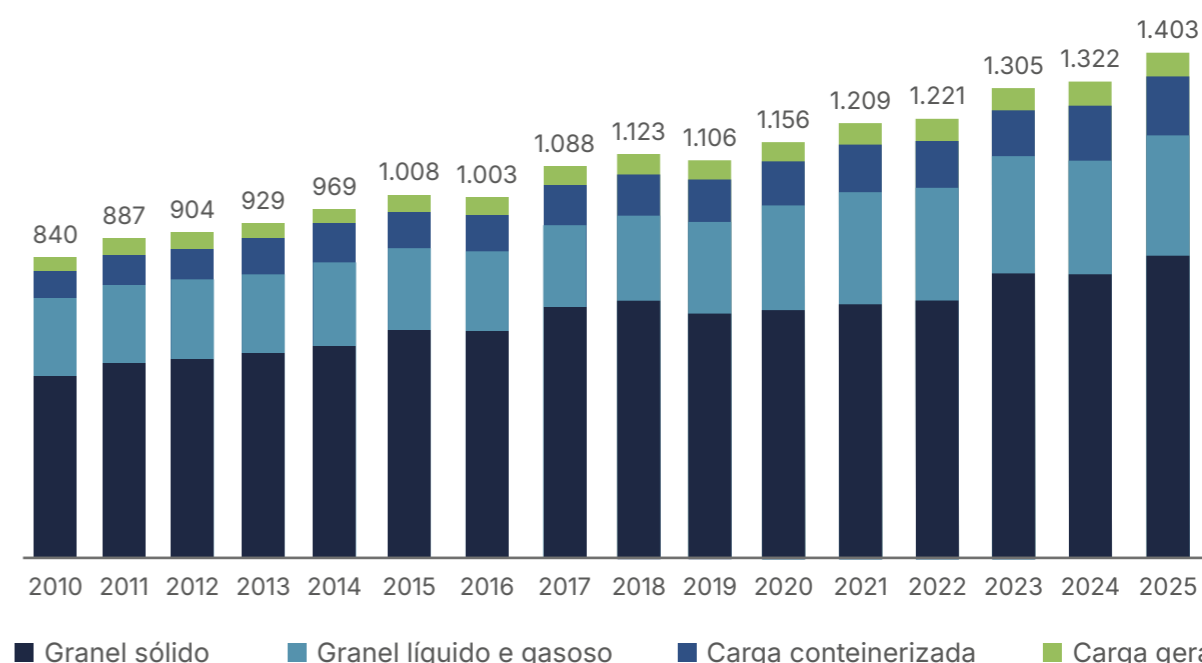
Em 2025, os portos brasileiros atingiram o recorde de 1,4 bilhão

## 04 • MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA NO BRASIL

rais. Em seguida, os graneis líquidos e gasosos responderam por 23,7% da carga transacionada, influenciados principalmente pela indústria de petróleo e gás natural. Já o transporte por

contêineres, embora tenha representado 11,7% da movimentação total, foi o segmento que mais cresceu no período analisado, com um avanço médio anual (CAGR) de 5,5%.

Gráfico 1 • Movimentação portuária no Brasil por tipo de carga, em milhões de toneladas



PARTICIPAÇÃO NA MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA EM 2025

GRANEL SÓLIDO	GRANEL LÍQUIDO E GASOSO	CONTAINER	CARGA GERAL
59,8%	23,7%	11,7%	4,7%
CRESCIMENTO* DE 2010 A 2025: 3,4%	CRESCIMENTO* DE 2010 A 2025: 3,1%	CRESCIMENTO* DE 2010 A 2025: 5,5%	CRESCIMENTO* DE 2010 A 2025: 2,6%

\*Crescimento calculado pela Taxa de crescimento anual composta (CAGR).

Fonte: Antaq, 2025. Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

31. OBSERVATÓRIO FINDES, 2026.

32. Mdic, 2026.

33. IBGE, 2025.

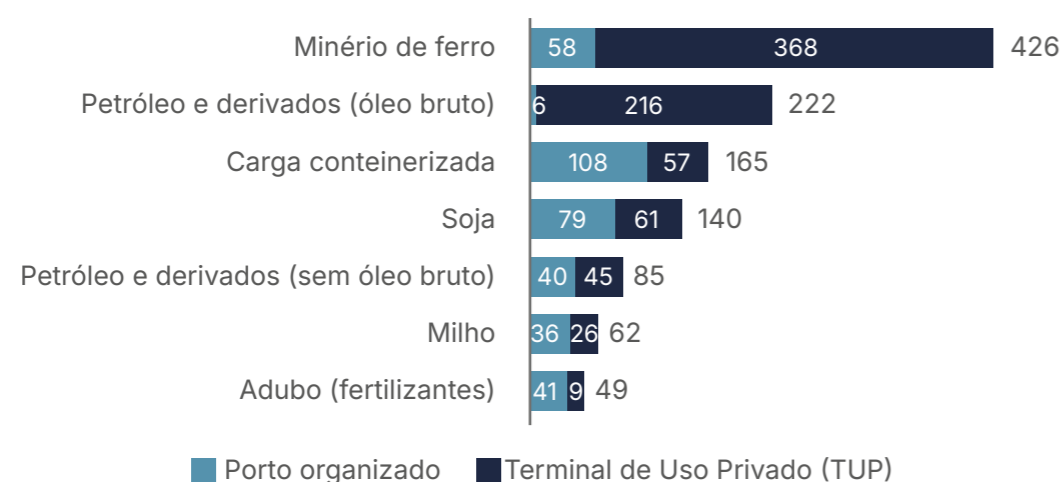
34. Unctad, 2025.

35. Antaq, 2025.

Na análise da movimentação por tipo de gestão portuária, a maior parte do volume movimentado no país em 2025 (64,6%) ocorreu em Terminais de Uso Privado (TUPs). Estes terminais concentram as mo-

vimentações de minério de ferro e petróleo e combustíveis. Por sua vez, os portos públicos movimentam a maior parte das cargas containerizadas e de grãos do país. O Gráfico 2 apresenta esta relação.

**Gráfico 2 • Principais produtos movimentados nos portos brasileiros, por Porto Organizado e TUP, em milhões de toneladas**



Fonte: Antaq, 2025. Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

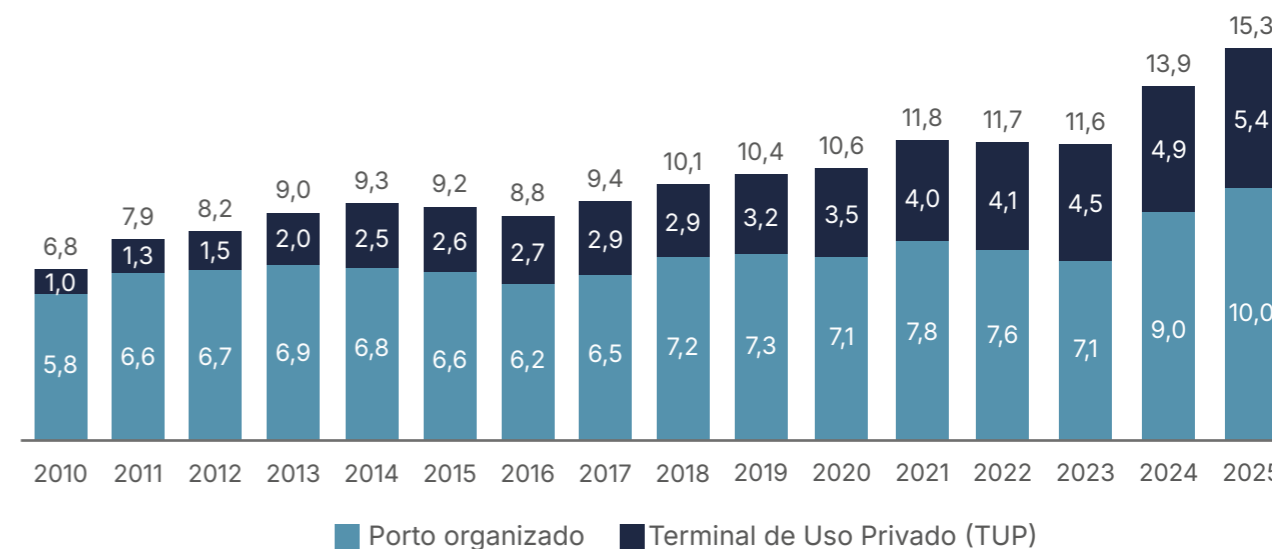
Embora a maior movimentação de cargas containerizadas ocorra em portos organizados (65,4%), é importante destacar que os TUPs aumentaram sua participação neste mercado ao longo dos últimos anos, passando de um milhão de TEUs em 2010 para 5,4 milhões de TEUs em 2025, ou seja, passando de 14,8% em 2010 (1,1 milhões de TEUs) para 35,0% em 2025 (5,4 milhões de TEUs), como pode ser observado no Gráfico 3.

Em relação aos portos de maior movimentação do país, dos dez maiores, cinco são TUPs e cinco são portos organizados, como mostra o Gráfico

4. O Terminal Marítimo de Ponta da Madeira lidera o ranking nacional com 172,4 milhões de toneladas (Mt) movimentadas em 2025. Localizado no Maranhão, o terminal é a principal via de escoamento do minério de ferro no Brasil.

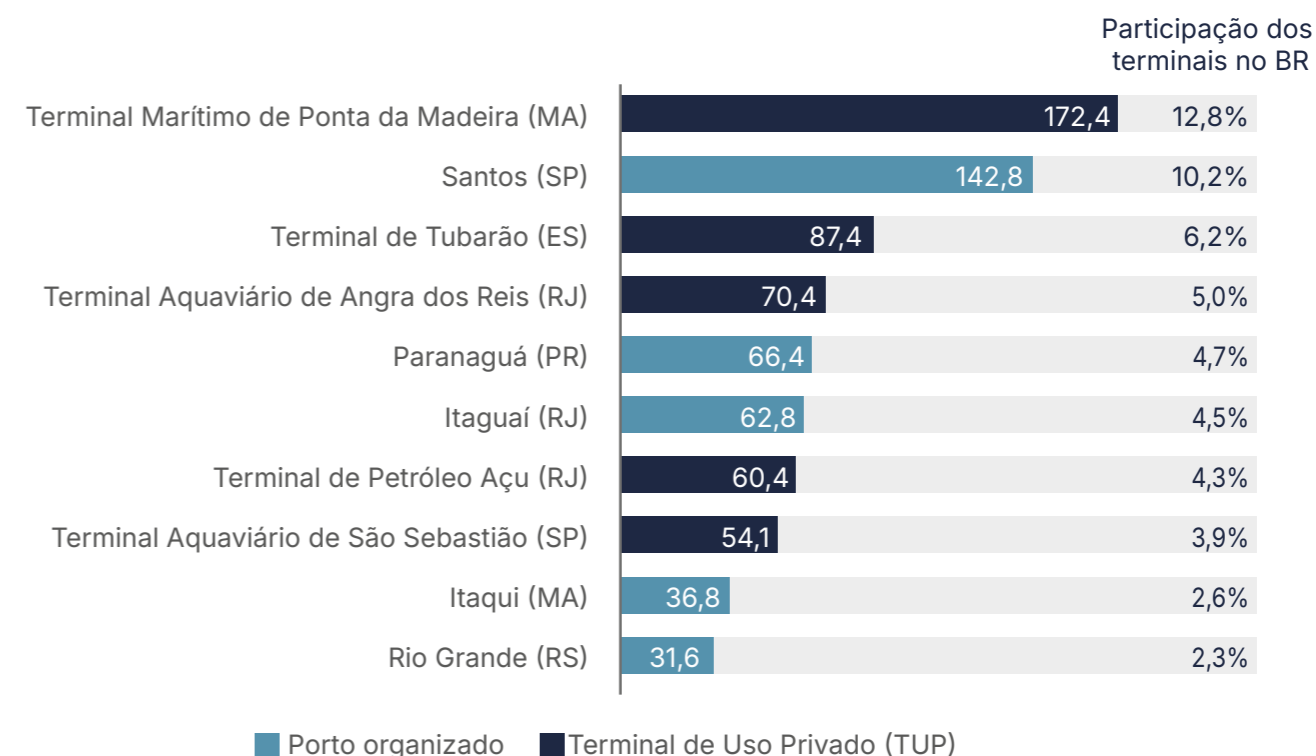
O Porto de Santos, em São Paulo, ocupa a segunda posição do ranking, com 142,8 Mt, e se destaca por liderar a movimentação de contêineres e graneis sólidos agrícolas. Já o Terminal de Tubarão, no Espírito Santo, ocupa o terceiro lugar, com 87,4 Mt, e também é especializado no escoamento de minério de ferro.

**Gráfico 3 • Evolução da movimentação de contêineres no Brasil por Porto Organizado e TUP, em milhões de TEUs**



Fonte: Antaq, 2025. Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

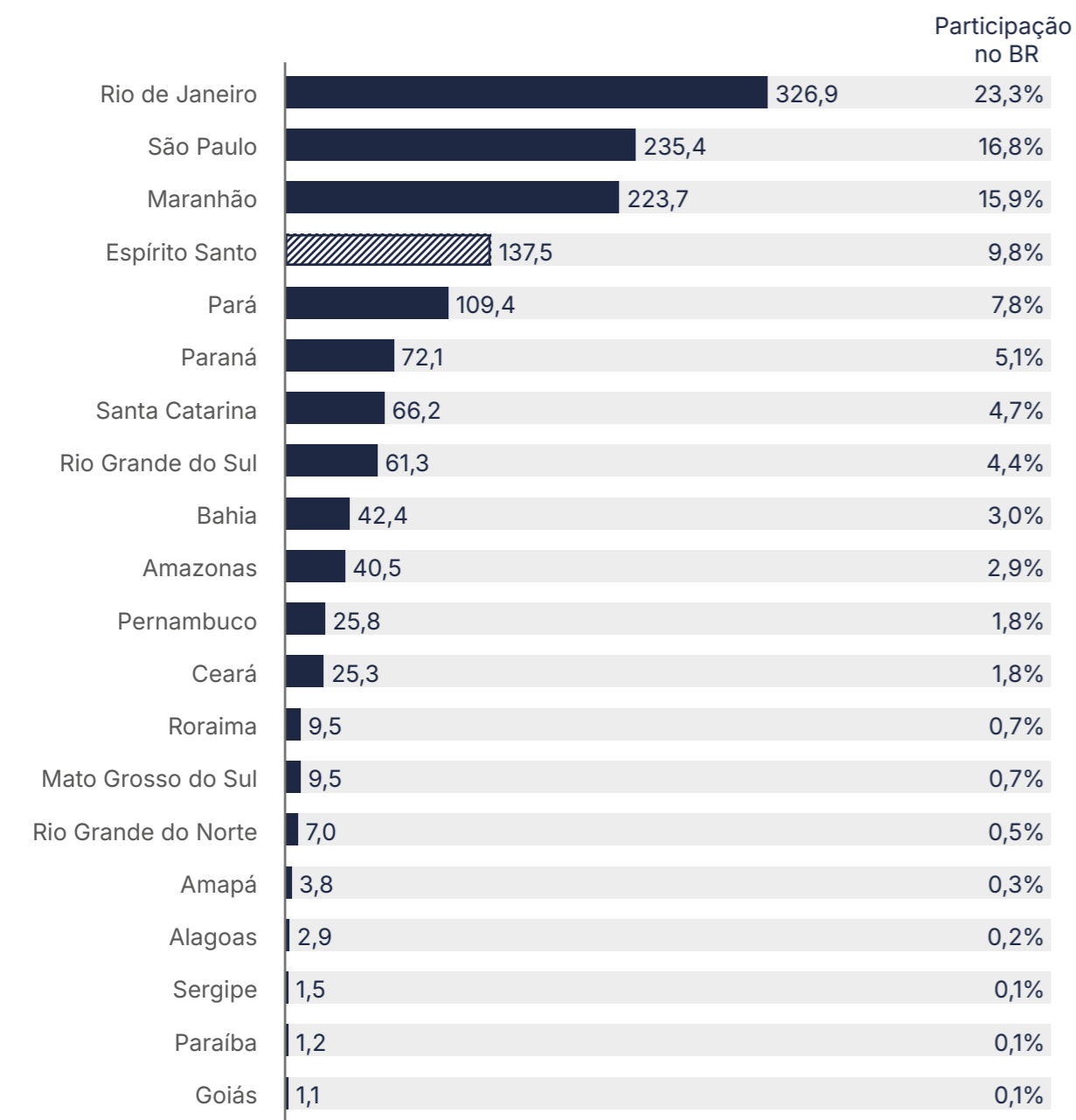
**Gráfico 4 • Ranking dos dez terminais portuários com maior movimentação do Brasil, em milhões de toneladas - 2025**



Fonte: Antaq, 2025. Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

Já entre os estados com maior movimentação portuária, considerando portos organizados e privados, o Rio de Janeiro liderou em 2025 com a movimentação de 326,9 Mt. Na sequência, aparecem São Paulo (235,4 Mt) e Maranhão (223,7 Mt), que também figuram entre os estados com maior movimentação do país. O Espírito Santo ocupa a quarta posição, com 137,5 Mt movimentadas.

Gráfico 5 • Ranking dos estados brasileiros com maior movimentação portuária e participação por estado em milhões de toneladas - 2025



Fonte: Antaq, 2025. Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

## 05. A atividade portuária no Espírito Santo

O complexo portuário presente no Espírito Santo é capaz de atender não somente à demanda estadual, mas também posicionar o estado como um dos principais pontos de entrada e saída de mercadorias no Brasil. Em 2025, cerca de 67% do volume movimentado nos portos capixabas teve como origem/destino outros estados brasileiros, com destaque para Minas Gerais, Bahia e Goiás<sup>36</sup>.

Dos mais de 137 milhões de toneladas movimentadas pelos portos capixabas em 2025, cerca de 94%

Mais de 137 milhões de toneladas foram movimentadas pelos portos capixabas em 2025.

passaram pelos TUPs, patamar acima da movimentação média nacional, de 64%. Esse cenário se deve, em grande parte, à instalação dos “Grandes Projetos”, um robusto parque industrial instalado no estado a partir da segunda metade do século XX<sup>37</sup>. As grandes plantas industriais produtoras de commodities minerais e agrícolas in-

36. Mdic, 2026.

37. IJSN, 2011.

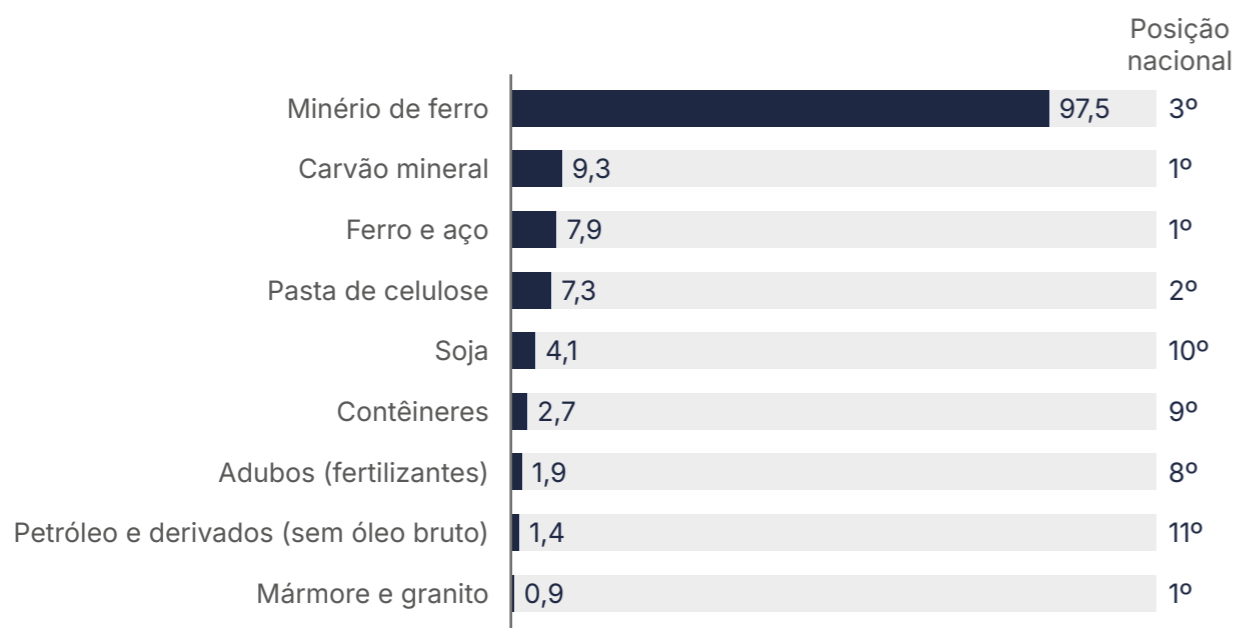
cluíram em seus projetos a construção de terminais portuários próprios, como a Suzano com o Portocel, a ArcelorMittal com o Terminal de Produtos Siderúrgicos, a Vale com o Porto de Tubarão e a Samarco com o Porto de Ubu.

Esses terminais tornaram o Espírito Santo referência nacional na movimentação de alguns dos principais produtos da pauta exportadora brasileira. Atualmente, o estado lidera a movimentação de minério de ferro pelotizado<sup>38</sup> e de ferro e aço, e ocupa a segunda posição no escoamento de pasta de ce-

lulose. O estado também se destaca como principal ponto de entrada de carvão mineral no país.

Para além da relevância dos TUPs, o porto organizado sob concessão da VPorts é atualmente a única infraestrutura portuária multipropósito do estado, por onde são exportadas, entre outras mercadorias, as rochas naturais que fazem do Espírito Santo o maior exportador do produto no Brasil<sup>39</sup>, além de viabilizar as importações de veículos, segmento no qual o estado também responde pela primeira colocação no ranking nacional.

Gráfico 6 • Ranking das dez maiores cargas movimentadas nos portos capixabas e posição da movimentação destas cargas no ranking nacional, em milhões de toneladas - 2025



Fonte: Antaq. Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

38. O Espírito Santo é líder na movimentação de minério de ferro em pelotas, contudo, considerando também o minério bruto, a movimentação capixaba se torna a terceira maior do país.

39. O Espírito Santo respondeu por 78,4% do total exportado de rochas naturais brasileiras em 2025. Deste total, 14,2% foram exportados a partir dos portos capixabas (Mdic, 2026).

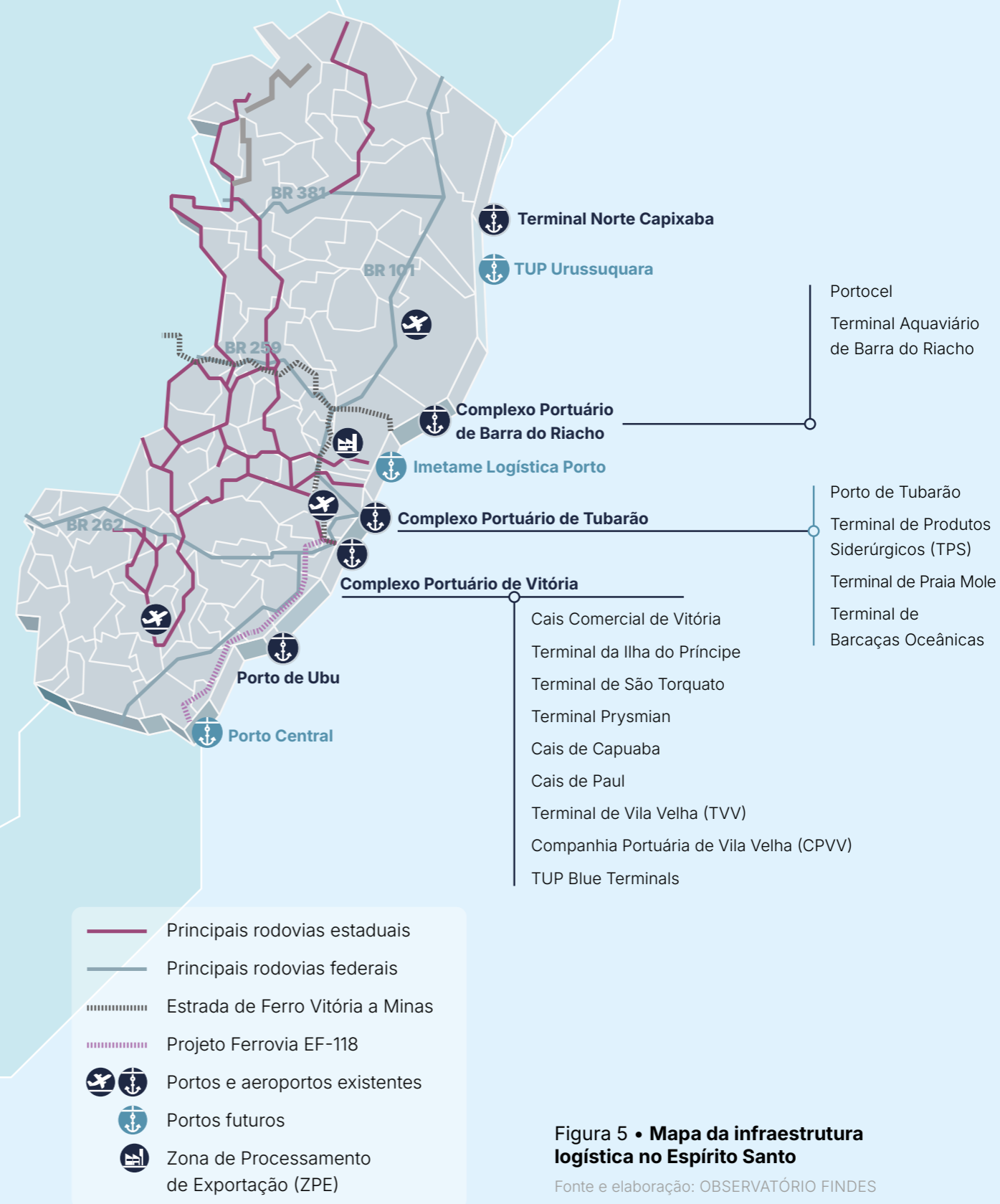


Figura 5 • Mapa da infraestrutura logística no Espírito Santo

Fonte e elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES

A eficiência da atividade portuária capixaba está diretamente relacionada à integração com outros modais logísticos, que garantem a conexão do porto com as regiões de origem e destino das cargas que compõem a sua hinterlândia, isto é, sua área de influência econômica. Um dos principais pontos de integração é a Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), originalmente criada para o escoamento do café mineiro e que, posteriormente, se especializou no transporte de minério de ferro em direção ao Porto de Tubarão. Concedida à Vale, a EFVM conecta-se à Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) e à malha da MRS Logística, interligando o Espírito Santo aos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro, São Paulo, Goiás e Bahia.

Essas ferrovias integram o Corredor Centro-Leste, elo estratégico entre os portos capixabas e importantes regiões produtoras do país, especialmente Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. Estruturado a partir da década de 1970, o corredor foi concebido para viabilizar o escoamento da produção agrícola pelo litoral capixaba, por meio de uma rede integrada de infraestrutura de transporte e armazenagem<sup>40</sup>. Ao longo do tempo, consolidou-se como uma importante rota logística do país, ampliando sua atuação para atender também a outras cadeias produtivas.

Para mensurar a importância da conexão ferroviária para os portos capixabas, de acordo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), em 2025 foram transportadas 96,5 milhões de tone-

ladas (Mt) com destino ao Espírito Santo por meio desse modal, posicionando o estado como o terceiro principal destino das cargas ferroviárias do país. Desse total, 93,5 Mt (96,9%) tiveram como destino a estação de Tubarão (Complexo Portuário de Tubarão), 2,2 Mt (2,3%) a estação de Aracruz (Complexo Portuário de Barra do Riacho) e 0,4 Mt (0,4%) a estação Pedro Nolasco (Porto de Vitória)<sup>41</sup>. As principais cargas transportadas foram minério de ferro (88,9 Mt ou 92,1%), soja (1,9 Mt ou 2,0%) e celulose (1,6 Mt ou 1,6%). Quase a totalidade dessas cargas (99,6%) teve origem em Minas Gerais, impulsionada principalmente pelo escoamento do minério de ferro extraído das jazidas da Vale.

O Espírito Santo também dispõe de uma malha de 1,6 mil km de rodovias federais, compostas pelas BR-101, BR-262, BR-381 e BR-259. Essas rodovias representam conexões essenciais com a infraestrutura portuária capixaba, garantindo parte relevante da movimentação dos portos. Além disso, o estado dispõe de 6,5 mil km de rodovias estaduais, que funcionam como importantes elos de transporte entre a produção do interior do estado e as regiões portuárias<sup>42</sup>. Entre as principais rodovias estaduais, destacam-se ES-80, ES-60 e ES-10.

40. Gurgel, 2020.

41. É importante ressaltar que nem todas as cargas direcionadas a estas estações passarão pelos portos. Algumas cargas, ainda que em menor quantidade, serão absorvidas internamente. Os dados, portanto, tem função analítica.

42. Governo do Estado do Espírito Santo, 2022.

Figura 6 • Malha férrea da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) e suas conexões com os portos do Espírito Santo



### PÁTIOS FERROVIÁRIOS

- |                          |                  |
|--------------------------|------------------|
| 1. Vitória/Porto Velho   | 9. Piraqueaçu    |
| 2. Pedro Nolasco         | 10. Colatina     |
| 3. Flexal                | 11. Tubarão      |
| 4. EADI                  | 12. Aracruz      |
| 5. Entroncamento Tubarão | 13. Itapina      |
| 6. Aroaba                | 14. Mascarenhas  |
| 7. Fundão                | 15. Baixo Guandu |
| 8. Aricanga              | 16. Aymorés (MG) |

- Portos existentes
- Porto futuro
- Estrada de ferro Vitória a Minas

Fonte e elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES

Figura 7 • Conexões rodoviárias dos portos do Espírito Santo



**ACESSOS RODOVIÁRIOS**

1. BR-101	4. ES-010	7. ES-124	10. ES-146	13. ES-358	Portos existentes Portos futuros
2. BR-259	5. ES-257	8. ES-080	11. ES-297	14. ES-429	
3. BR-262	6. ES-445	9. ES-060	12. ES-162		

Fonte e elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES

A atividade portuária também fomenta uma relevante cadeia de negócios no Espírito Santo, envolvendo, entre outras, empresas dos setores logístico, marítimo, industrial, energético e regulatório, sendo relevantes geradoras de emprego e renda. Neste sentido, em 2025 o Espírito Santo registrou 133 empresas formais no setor. Entre os segmen-

tos, o agenciamento marítimo apresentou a maior concentração (50), seguido por gestão de portos e terminais (31) e navegação de apoio (28).

No mesmo ano, a atividade portuária capixaba empregou 6.756 trabalhadores<sup>43</sup>. Desse total de trabalhadores empregados, 2.962 estavam vin-

culados à gestão de portos e terminais, 1.780 ao Órgão Gestor de Mão e Obra (OGMO) e 1.363 à navegação de apoio. Quanto à remuneração, os profissionais das atividades portuárias no Espí-

rito Santo<sup>44</sup> receberam um salário médio de R\$ 7.785,32 em 2025, valor superior à média dos empregados formais no estado (R\$ 3.837,24).

Tabela 1 • Empresas e empregos nas atividades portuárias no Espírito Santo - 2025

ATIVIDADE	EMPRESAS	EMPREGOS
<b>Atividades diretas<sup>1</sup></b>		
Gestão de Portos e Terminais	31	2.962
Navegação de apoio	28	1.363
Transporte marítimo	5	94
Outros transportes aquaviários	5	72
Transporte por navegação interior	1	3
OGMO	1	1.780
<b>Total</b>	<b>69</b>	<b>6.274</b>
<b>Atividades indiretas<sup>2</sup></b>		
Agenciamento Marítimo	50	295
Atividades Auxiliares dos Transportes Aquaviários	14	187
<b>Total</b>	<b>64</b>	<b>482</b>
<b>TOTAL</b>	<b>133</b>	<b>6.756</b>

1. As atividades diretas são aquelas relacionadas às operações e à administração portuária.

2. As atividades indiretas referem-se às atividades integrantes da cadeia de serviços e apoio às operações portuárias. As atividades indiretas não incluem armazenagem, transporte terrestre de cargas e serviços de comércio exterior, por estas serem atividades que atendem a diferentes modais, não sendo exclusivas do modal aquaviário.

Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) / RAIS (2025); Entrevista com o OGMO/ES (2025) | Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

Além das empresas diretamente envolvidas na operação dos portos, há um conjunto relevante de atividades econômicas conectadas à logística portuária, como a indústria naval e os serviços relacionados ao transporte de cargas. Em 2025, essas atividades registraram conjuntamente 257 empresas, com a maior concentração na organização do transporte de cargas (238). No total, estavam empregados 7.672 trabalhadores formais, dos quais 4.255 atu-

avam na organização do transporte de cargas e 3.302 no segmento de construção de embarcações e estruturas flutuantes. O rendimento médio desses trabalhadores em 2025 foi de R\$ 4.723,65.

42. Governo do Estado do Espírito Santo, 2021.

43. Considera-se neste total os trabalhadores do OGMO, embora não estejam enquadrados nas "atividades portuárias" devido à sua classificação.

44. Não considera os trabalhadores empregados no OGMO.

Tabela 2 • Empresas e empregos nas atividades ligadas às operações portuárias no Espírito Santo - 2025

Atividade	Empresas	Empregos
Atividades relacionadas à organização do transporte de carga	238	4.255
Manutenção e Reparação de embarcações	16	115
Construção de embarcações e estruturas flutuantes	3	3.302
<b>Total</b>	<b>257</b>	<b>7.672</b>

Fonte: Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) / RAIS (2025) | Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

Tabela 3 • Projetos de investimento confirmados para a atividade portuária no Espírito Santo para o período 2020-2026

Investidor	Projeto	Status	Valor (Em milhões R\$)
Imetame Logística Porto	Construção do terminal portuário Imetame Porto Aracruz	Em execução	3.000
Porto Central	Construção da fase 1 do terminal portuário, que contempla um terminal de granéis líquidos, dedicado ao transbordo de petróleo	Em execução	2.600
Consórcio Navegantes	Implantação do Terminal de Granéis Líquidos (TGL) de Capuaba	Em execução	550
Codesa	Reforma e ampliação do Cais de Atalaia	Concluído	190
Vports	Investimentos realizados no complexo portuário de Vitória, com destaque para: recuperação do acesso ferroviário; reforma dos silos horizontais; reforma dos cinco armazéns e reforma dos berços 206 e 905.	Concluído	180
Vports	Investimentos no Cais de Capuaba, incluindo a recuperação da pera ferroviária, ampliação da capacidade e automação	Em execução	100
Liquiport	Modernização e automação das operações	Em execução	70
Log-in	Modernização dos três portêineres	Concluído	42
Comexport	Ampliação do terminal de veículos do Porto de Vitória	Em execução	40
Log-in	Ampliação da Retroárea do Terminal de Vila Velha (TVV)	Concluído	35
Vports	Dragagem dos portos de Vitória e Barra do Riacho	Concluído	30
Multilift	Construção de armazém de granéis sólidos de 15 mil m <sup>2</sup> no Porto de Vitória	Em execução	20
<b>Total</b>			<b>6.857</b>

Bússola do Investimento, OBSERVATÓRIO FINDES. Informações mapeadas até abril de 2026. Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

A atividade portuária também se destaca como um dos principais vetores de atração de investimentos produtivos no Espírito Santo, abrangendo desde a criação de novas instalações portuárias até a requalificação e expansão de áreas já operacionais. De acordo com o OBSERVATÓRIO FINDES, por meio da Bússola do Investimento, foram mapeados R\$ 6,9 bilhões, em execução e concluídos, entre 2020 e 2026 para o setor portuário. Esses investimentos estão compreendidos em 11 projetos, que incluem a construção de novos portos no litoral capixaba que contribuirão para ampliar o perfil da estrutura

portuária e, por consequência, a dinâmica e eficiência do comércio exterior. Os projetos pretendem instalar uma infraestrutura robusta, com capacidade para atender grandes navios de diferentes perfis de cargas.

Para além dos investimentos concluídos e confirmados, a Bússola do Investimento também identificou no horizonte até 2031 outros R\$ 20,2 bilhões de oportunidades de investimento para o setor portuário no estado em 4 projetos em estágios iniciais de planejamento e cujas implantações não foram iniciadas:

Tabela 4 • Projetos de investimento em oportunidade para a atividade portuária no Espírito Santo

Investidor	Projeto
Porto Central	Construção de todo o complexo do Porto Central, além da Fase 1
TUP Urussuquara (Petrocity Portos)	Implantação de terminal multipropósito em São Mateus
Portocel	Ampliação de Portocel em Aracruz
Terminal de Granéis Líquidos de Praia Mole	Implantação de terminal voltado à movimentação de petróleo bruto no Complexo de Tubarão

Fonte: Bússola do Investimento, OBSERVATÓRIO FINDES | Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

## 06. Movimentação portuária do Espírito Santo: perfis de carga e tipos de navegação

As cargas movimentadas nos portos são geralmente classificadas em quatro perfis: graneis sólidos, graneis líquidos e gasosos, contêineres e carga geral. Considerando o histórico capixaba de abrigar portos especializados em determinados perfis de cargas, o estado apresenta a movimentação de uma alta concentração de graneis sólidos (85,0%). Esse predomínio está diretamente relacionado à presença de grandes plantas de pelletização de minério de ferro voltadas à exportação. Na sequência, a carga geral representa 11,5% do total movimentado.

### GRANEL SÓLIDO

Em 2025, a movimentação de graneis sólidos no Espírito Santo totalizou mais de 116,9 milhões de toneladas (Mt), sendo o minério de ferro (97,5 Mt) e o carvão mineral (9,3 Mt) as principais cargas movimentadas. O minério de ferro é escoado no Espírito Santo por meio dos terminais de Tubarão, Praia Mole e Ponta de Ubu. O minério de ferro movimentado pelo terminal de Tubarão tem origem nas jazidas da Vale localizadas nos municípios mineiros de Itabira, São Gonçalo do Rio Abaixo, Catas Altas e Rio Piracicaba, sendo transportado pela ferrovia EFVM até o Complexo Portuário de Tubarão, onde é pelletizado e exportado. Já os embarques realizados pelo Porto

de Ubu advêm das minas da Samarco, nos municípios de Mariana e Ouro Preto, chegando no porto via mineroduto.

A movimentação de carvão mineral no Espírito Santo é concentrada na importação, a partir do Terminal de Praia Mole, para atender à demanda de siderúrgicas. Os principais destinos desse carvão são os municípios de Serra (ES), Ouro Branco (MG) e Ipatinga (MG) (MInfra, 2019), onde se localizam unidades produtivas das empresas ArcelorMittal, Gerdau e Usiminas, respectivamente.

### CARGA GERAL

Os produtos movimentados como carga geral no Espírito Santo totalizaram 15,7 Mt em 2025, sendo a pasta de celulose (7,3 Mt ou 46,4%) e os produtos de ferro e aço (6,9 Mt ou 43,9%) as principais cargas.

A pasta de celulose é movimentada exclusivamente pelo Portocel e sua maior parte é voltada à exportação (85,1%). O restante é oriundo da cabotagem a partir do sul da Bahia (14,3%), operada pela empresa Veracel Celulose. Os produtos exportados pelo porto são oriundos de quatro empresas: Suzano, cujas cargas chegam pelo modal rodoviário vindas das plantas de Aracruz (ES) e Mucuri (BA); Cenibra, que envia celulose da unidade em Belo Oriente (MG) pela ferrovia EFVM;

LD Celulose, situada em Indianópolis (MG), transportando sua carga pela ferrovia FCA e, em sequência, pela EFVM; e Veracel, localizada em Eunápolis (BA), que envia seus produtos via cabotagem pelo Terminal Hidroviário de Belmonte.

A movimentação de produtos siderúrgicos ocorre principalmente nas instalações do Terminal de Produtos Siderúrgicos (TPS) (86,4%), que opera como um condomínio formado pelas empresas ArcelorMittal Tubarão, Gerdau e Usiminas. A maior parte dessa movimentação é direcionada à navegação de longo curso (67,6%).

### CARGA CONTEINERIZADA

A movimentação de contêineres atingiu 2,7 Mt, ou 327,8 mil TEUs<sup>45</sup>, em 2025, representando cerca de 2,0% de todo o volume movimentado nos portos capixabas. As principais cargas movimentadas em contêineres foram rochas ornamentais e café para exportação, além de automóveis para importação.

### GRANÉIS LÍQUIDOS E GASOSOS

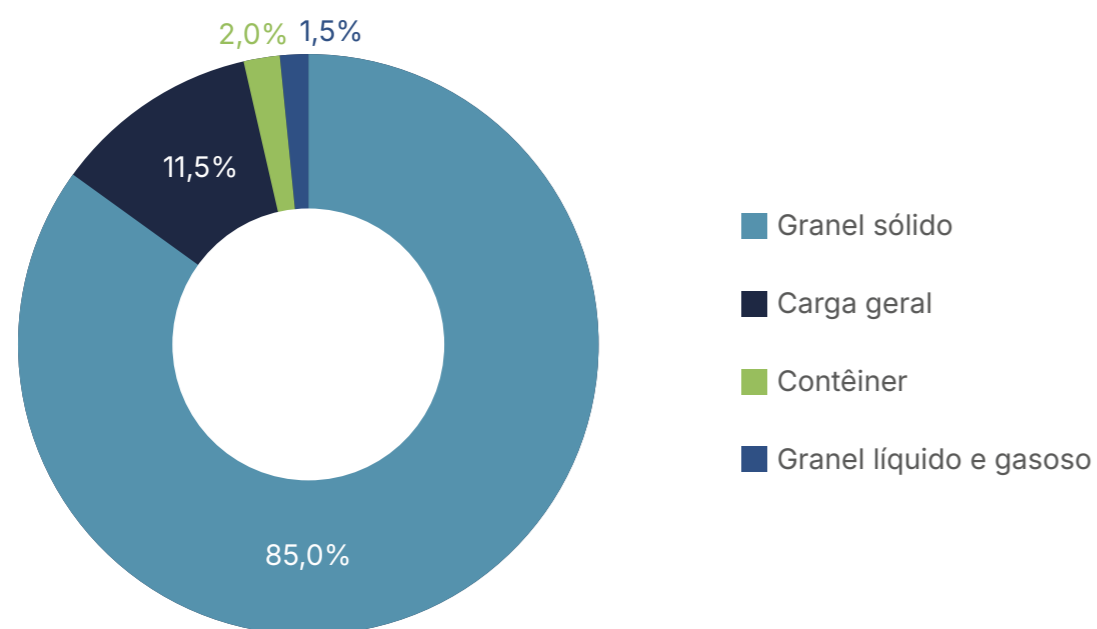
A movimentação de graneis líquidos e gasosos atingiu 2,1 Mt em 2025, representando 1,5% do total movimentado no estado. A maior parte des-

45. O número considera os contêineres cheios e vazios movimentados pelas embarcações.

se volume foi de derivados de petróleo (1,3 Mt) e petróleo bruto (0,5 Mt). Os derivados de petróleo são, predominantemente, desembarcados nos portos de Vitória e Tubarão, para atender à de-

manda local por este tipo de produto. Já o petróleo bruto é majoritariamente embarcado pelo Terminal Norte Capixaba.

Gráfico 7 • Cargas movimentadas nos portos capixabas por perfil, em porcentagem - 2025



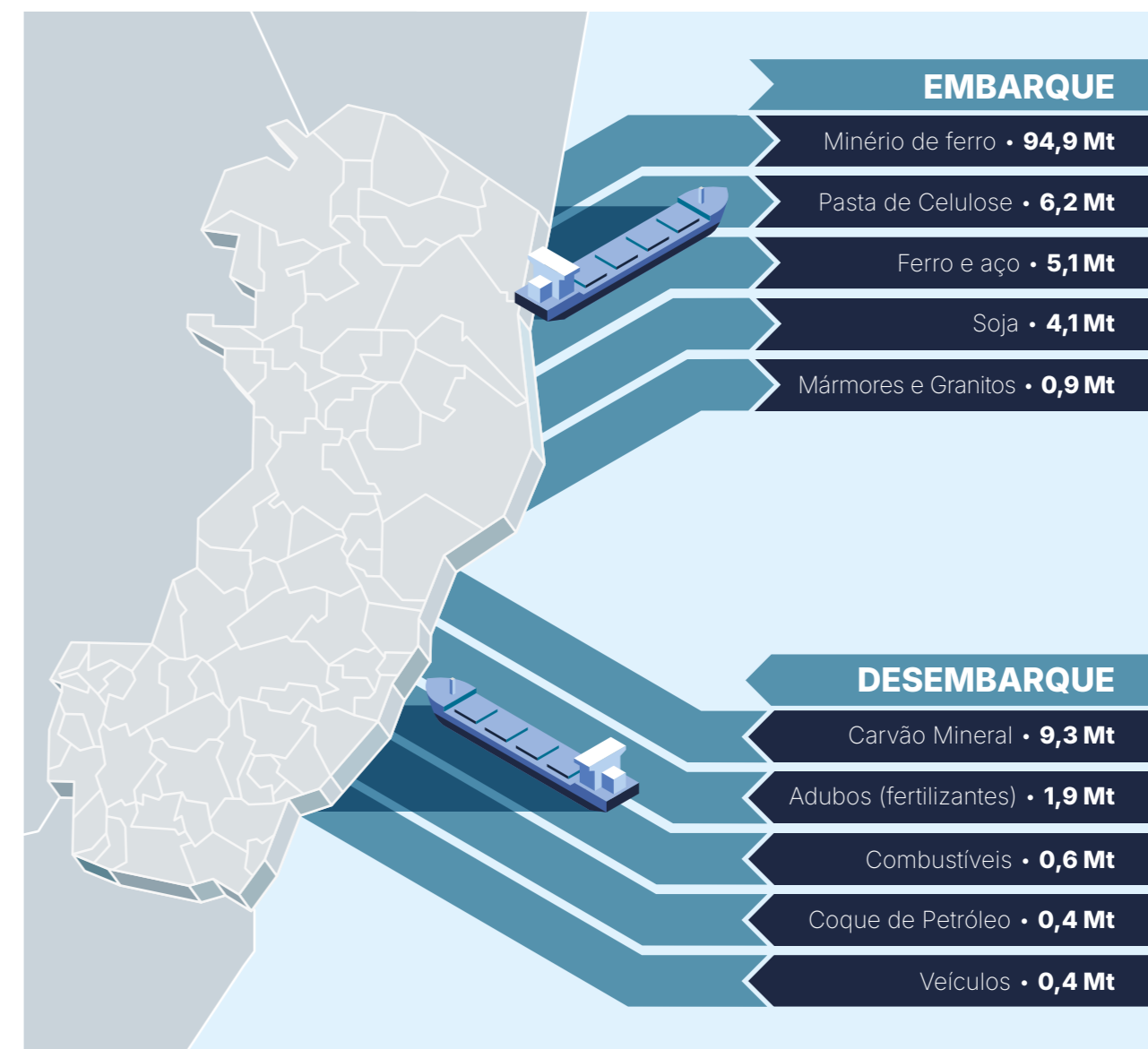
Fonte: Antaq, 2025. Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

Quanto aos tipos de navegação, destacam-se as modalidades de longo curso, quando a navegação ocorre entre portos de diferentes países; a cabotagem, quando ocorre entre portos do mesmo país; e por vias interiores, quando utiliza rios e lagos. Este último tipo, embora relevante para o Brasil, não ocorre no Espírito Santo, já que o estado não conta com nenhuma via economicamente navegável (VEN)<sup>46</sup>

### LONGO CURSO

Considerando a quantidade de cargas movimentadas, aproximadamente 90% da movimentação portuária do Espírito Santo ocorre por navegação de longo curso, totalizando cerca de 126 milhões de toneladas (Mt). Esse dado evidencia a relevante integração do Espírito Santo com o comércio internacional.

Figura 8 • Cargas de maior movimentação em longo curso em milhões de toneladas – 2025



Fonte: Antaq, 2025. Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

A movimentação de exportação representa 88,9% (112,5 Mt), enquanto a movimentação de importação foi de 11,1% (13,9 Mt), para 2025. Quanto às cargas embarcadas/exportadas, predominou a movimentação de minério de ferro (94,9 Mt), celulose (6,2

Mt) e produtos siderúrgicos (5,1 Mt). Já no sentido desembarque/importação, o carvão mineral (9,3 Mt) representou a maior parte da movimentação.

46. Antaq, 2022.

Considerando as conexões portuárias do Espírito Santo com o resto do mundo nas operações de longo curso, os países onde ocorrem as primeiras escalas portuárias das cargas exportadas são China e Omã, enquanto as últimas escalas internacionais antes da chegada ao Espírito Santo são Estados Unidos e Austrália. Vale destacar que esses países não correspondem, respectivamente, às principais origens e destinos das importações e exportações do estado, apenas às primeiras e últimas escalas dos navios antes/depois de se conectarem ao Espírito Santo.

### CABOTAGEM

A cabotagem, por sua vez, representa cerca de 7,9% da movimentação portuária do Espírito Santo, totalizando 10,9 Mt. Embora sua participação relativa seja menor, essa modalidade de transporte tem papel estratégico na logística estadual, especialmente por viabilizar a maior parte das operações de importação e exportação de cargas containerizadas no estado.

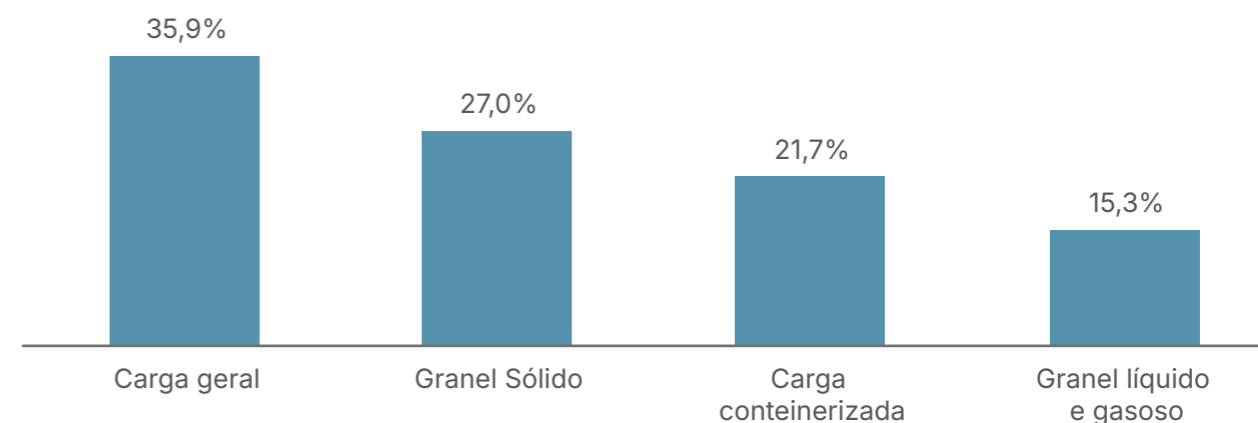
No transporte de contêineres, a cabotagem realizada a partir de navios feeder promove a conexão das cargas aos navios porta-contêineres de longo curso, que, em sua maioria, não operam no Espírito Santo. Assim, a cabotagem viabiliza as operações de baldeações ou transbordos dos contêineres para navios de maior

porte, operações estas que ocorrem em portos concentradores (hub port<sup>47</sup>). No Espírito Santo, a cabotagem relacionada à navegação de longo curso respondeu por cerca de 69,9% de toda a movimentação de contêineres por cabotagem. Os demais 30,1% das operações de cabotagem de contêineres ocorreram com as cargas tendo seu destino e origem dentro do Brasil.

Além da operação de contêiner, há outras movimentações significativas que ocorrem via cabotagem: o transporte de celulose, entre Portocel e o Terminal de Belmonte, no sul da Bahia; a cabotagem da ArcelorMittal no transporte de bobinas de aço entre as plantas industriais do Espírito Santo e de Santa Catarina e de minério de ferro entre Espírito Santo e o Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CE); e a cabotagem de granel líquido, especialmente de derivados de petróleo, essencial para o abastecimento do mercado regional.

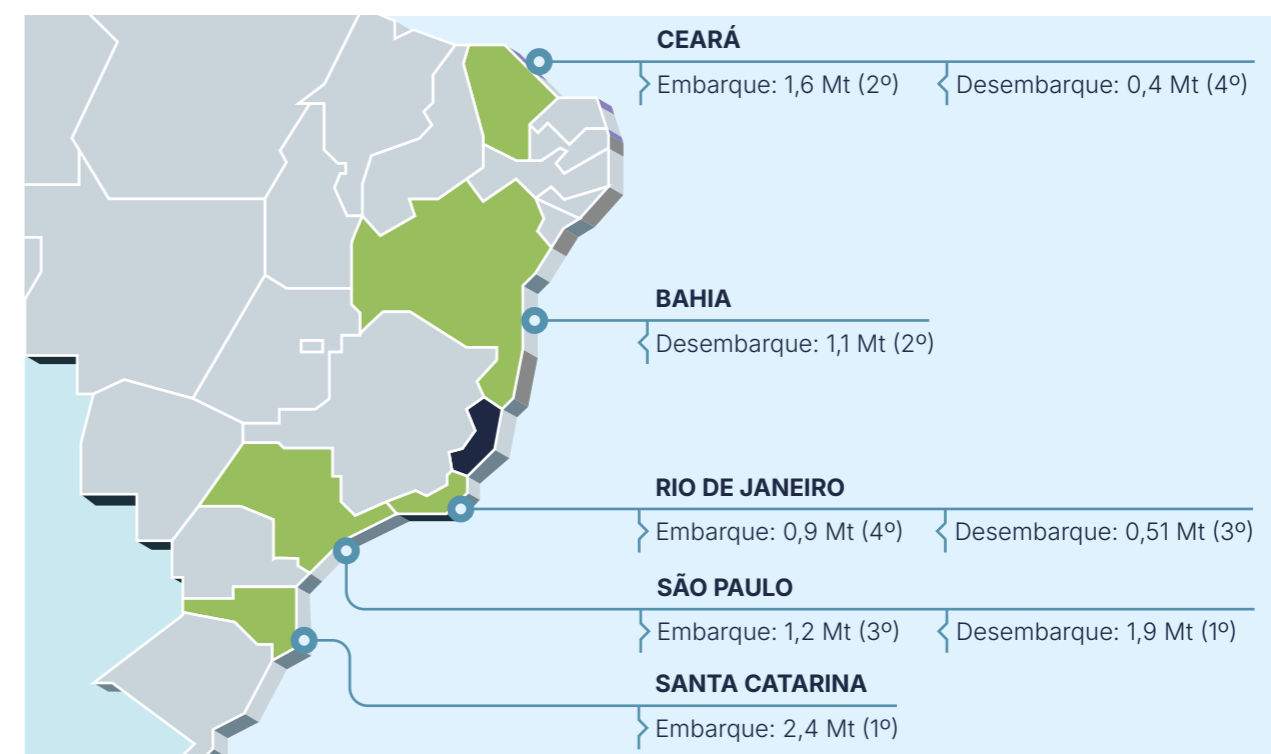
No total, a navegação por cabotagem do Espírito Santo, em 2025, envolveu 12 outros estados brasileiros. No sentido embarque, os estados para os quais o Espírito Santo mais enviou mercadorias foram: Santa Catarina (2,4 Mt), Ceará (1,6 Mt), São Paulo (1,2 Mt) e Rio de Janeiro (0,9 Mt). Já no sentido desembarque, o Espírito Santo recebeu mercadorias, principalmente de: São Paulo (1,9 Mt), Bahia (1,1 Mt), Rio de Janeiro (0,5 Mt) e Ceará (0,4 Mt).

Gráfico 8 • Cargas movimentadas por cabotagem nos portos capixabas por perfil, em porcentagem - 2025



Fonte: Antaq, 2025. Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

Figura 9 • Estados com a maiores movimentações de cabotagem com o Espírito Santo nos sentidos embarque e desembarque - 2025



Fonte: Antaq, 2025. Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

47. Esse tipo de porto de contêineres concentra grande quantidade de carga por ter características diferenciadas, como

posição geográfica estratégica, maior profundidade e capacidade adequada para atender a navios de maior porte.

# PARTE 2

# INFRAESTRUTURA

# PORTUÁRIA DO

# ESPÍRITO SANTO



01. **Complexo Portuário de Vitória**

02. **Complexo Portuário de Tubarão**

03. **Complexo Portuário de Barra do Riacho**

04. **Outros Portos do Norte Capixaba**

05. **Outros Portos do Sul Capixaba**

06. **Infraestruturas complementares**

A segunda parte do Atlas Portuário do Espírito Santo apresenta a estrutura de cada um dos portos capixabas, destacando os contextos produtivos nos quais estão inseridos e as principais cargas movimentadas por eles. Como parte do processo de levantamento dos dados, foram realizadas entrevistas com as empresas proprietárias e/ou operadoras dos terminais portuários do Espírito Santo a fim obter informações precisas e atualizadas sobre os terminais. As empresas entrevistadas foram: ArcelorMittal, Blue Terminals, Imetame Logística Porto, Petrocity, Portocel, Porto Central, Samarco, Transpetro, Vale, VLI Logística e Vports.

Segundo o Plano Mestre, do Ministério dos Transportes, o Espírito Santo possui apenas

um Complexo Portuário, o Complexo Portuário de Vitória e de Barra do Riacho, que contempla entre seus terminais, o Porto de Tubarão. No entanto, para o Atlas Portuário do Espírito Santo, optou-se por considerar como complexo portuário um agrupamento de portos que compartilham de uma mesma área geográfica e/ou acessos terrestres e aquaviários. Além da área geográfica, este recorte considera definições já adotadas em estudos aplicados ao desenvolvimento da economia capixaba.

**Assim, o Atlas Portuário do Espírito Santo considera a presença de três complexos portuários no Espírito Santo: Complexo Portuário de Vitória, que integra os terminais do Porto Orga-**

nizado de Vitória e suas adjacências, nos municípios de Vitória e Vila Velha; Complexo Portuário de Tubarão, que contempla os terminais privados da Ponta de Tubarão; e o Complexo Portuário de Barra do Riacho, compreendendo o Porto Organizado de Barra do Riacho, em Aracruz, e os terminais localizados em seu entorno.

Fora dos complexos portuários, o estado conta também com o Porto de Ubu e o Terminal Norte Capixaba. Por fim, o Atlas Portuário do Espírito Santo apresentará, também, os projetos portuários em curso no Espírito Santo, caracterizando-os como “portos futuros”. A Tabela 5 apresenta a estrutura portuária do Espírito Santo de forma detalhada.

## PLANOS MESTRES

Plano Mestre é um instrumento de planejamento estatal voltado ao desenvolvimento dos complexos portuários, abrangendo tanto os portos organizados quanto os terminais de uso privado. Considera as diretrizes do planejamento estratégico de transportes e tem como finalidade orientar ações e investimentos de curto, médio e longo prazos relacionados à infraestrutura portuária, à integração entre porto e cidade e às condições de acesso logístico<sup>48</sup>. De acordo com o Plano Mestre do então Ministério da Infraestrutura (2019), atual Ministério de Portos e Aeroportos/MPOR, “um complexo portuário pode ser definido como um porto organizado, ou um conjunto constituído por, pelo menos, um Porto Organizado e pelas instalações privadas situadas em suas proximidades, que concorram com o Porto Organizado pela movimentação de cargas e/ou que compartilhem com este os acessos terrestres e/ou aquaviários”.

Tabela 5 • Estrutura portuária do Espírito Santo, portos existentes e futuros em 2026<sup>49</sup>

Terminal Portuário	Município	Tipologia	Proprietário/Autoridade portuária	Operador/Explorador	Especialização
<b>COMPLEXO PORTUÁRIO DE VITÓRIA</b>					
<b>Cais e Terminais do Porto de Vitória</b>					
Cais de Capuaba	Vila Velha	Terminal compartilhado	Vports	Múltiplos operadores	Multipropósito
Cais de Paul	Vila Velha	Terminal compartilhado	Vports	Múltiplos operadores	Ferro gusa
Terminal de São Torquato	Vila Velha	Terminal compartilhado	Vports	Múltiplos operadores	Apoio offshore
Cais Comercial	Vitória	Terminal compartilhado	Vports	Múltiplos operadores	Multipropósito
<b>Áreas do Porto de Vitória com exploradores portuários</b>					
Cais de Aribiri - Companhia Portuária de Vila Velha (CPVV)	Vila Velha	Área com explorador	CPVV / Vports	CPVV	Apoio offshore
Terminal de Vila Velha (TVV)	Vila Velha	Área com explorador	Vports	Terminal de Vila Velha (TVV)	Contêiner
Terminal Prysmian	Vila Velha	Área com explorador	Vports	Prysmian	Apoio offshore
Terminal da Ilha do Príncipe	Vitória	Área com explorador	Vports	Technip	Apoio offshore
<b>Outros terminais do Complexo Portuário de Vitória</b>					
TUP Blue Terminals	Vitória	Terminal de Uso Privado (TUP)	Blue Terminals	Blue Terminals	Apoio offshore

48. MPor, 2020.

49. De acordo com a Autoridade Portuária, Vports, O TABR e o CPVV são considerados exploradores de área. Destaca-se, no entanto, que ambos os terminais podem ser entendidos como casos específicos de Terminais de Uso Privado dentro da poligonal de porto organizado, segundo entendimento da Antaq.

Terminal Portuário	Município	Tipologia	Proprietário/Autoridade portuária	Operador/Explorador	Especialização
<b>COMPLEXO PORTUÁRIO DE TUBARÃO</b>					
Porto de Tubarão	Vitória	Terminal de Uso Privado (TUP)	Vale	Vale, VLI Logística e Transpetro	Minério de Ferro
Terminal de Praia Mole	Vitória	Terminal de Uso Privado (TUP)	Vale	Vale	Carvão Mineral
Terminal de Produtos Siderúrgicos (TPS)	Vitória	Terminal de Uso Privado (TUP)	ArcelorMittal, Gerdau e Usiminas	ArcelorMittal, Gerdau e Usiminas	Produtos siderúrgicos
Terminal de Barbaças Oceânicas (TBO)	Vitória	Terminal de Uso Privado (TUP)	ArcelorMittal	ArcelorMittal	Produtos siderúrgicos
<b>COMPLEXO PORTUÁRIO DE BARRA DO RIACHO</b>					
Portocel	Aracruz	Terminal de Uso Privado (TUP)	Suzano e Cenibra	Portocel	Celulose
Terminal Aquaviário de Barra do Riacho (TABR)	Aracruz	Área com explorador	Petrobras/Vports	Transpetro	Gás e Derivados de Petróleo
Imetame Logística Porto (porto futuro)	Aracruz	Terminal de Uso Privado (TUP)	Imetame	-	Multipropósito
<b>OUTROS PORTOS DO NORTE CAPIXABA</b>					
Terminal Norte Capixaba	São Mateus	Terminal de Uso Privado (TUP)	Seacrest	Transpetro	Petróleo Bruto
TUP Urussuquara (porto futuro)	São Mateus	Terminal de Uso Privado (TUP)	Petrocity	-	Multipropósito
<b>OUTROS PORTOS DO SUL CAPIXABA</b>					
Porto de Ubu	Anchieta	Terminal de Uso Privado (TUP)	Samarco	Samarco	Minério de Ferro
Porto Central (porto futuro)	Presidente Kennedy	Terminal de Uso Privado (TUP)	Porto Central	-	Multipropósito

Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

# 01. Complexo Portuário de Vitória

O Complexo Portuário de Vitória tem sua origem no desenvolvimento da cultura cafeeira no Espírito Santo que, por volta de 1870, iniciou os embarques no então atracadouro Cais do Imperador, onde atualmente se localiza a escadaria do Palácio Anchieta<sup>50</sup>. Os cais rudimentares espalhados pela ilha de Vitória foram integrados e melhorados e deram lugar, no início do século XX, a um porto organizado. Em meio ao ciclo do café no Brasil, o governo federal autorizou a criação da então Companhia Porto de Vitória (CPV).

Entre as décadas de 1920 e 1940, foi construído o primeiro cais do porto, o atual Cais Comercial, e os primeiros quatro armazéns que se situam no Centro de Vitória. Nesse mesmo período, o Es-

pírito Santo consolidou-se como terceiro maior exportador de café do país, atrás apenas de São Paulo e do Rio de Janeiro. Assim, as exportações pelo Porto de Vitória representavam a maior parte da riqueza do estado, contribuindo para a consolidação de Vitória como a capital do Espírito Santo<sup>51</sup> e do Espírito Santo como um estado portuário.

A Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) desempenhou um papel crucial no desenvolvimento portuário do estado, tornando-se o eixo logístico que viabilizou o início das exportações do minério

50. IBGE, 2024.

51. Vasconcelos, 2011.

de ferro extraído de Minas Gerais, a partir da década de 1940<sup>52</sup>. Nas décadas seguintes, o avanço da exportação desse minério levou à expansão do Porto de Vitória para o outro lado da baía, no município de Vila Velha, com as construções dos Cais de Atalaia (1945) e de Paul (1959), pela Vale, bem como melhorias na infraestrutura para comportar o aumento da movimentação.

A partir da década de 1970, o porto passou pela diversificação dos produtos movimentados, principalmente após a construção do Cais de Capuaba e o Terminal de Vila Velha (TVV). Outro marco im-

portante para a atividade portuária no estado foi a criação do Fundo para o Desenvolvimento das Atividades Portuárias (Fundap), instituído pela Lei nº. 2.508, de 22 de maio de 1970. O fundo tinha o objetivo de estimular a movimentação de mercadorias por meio da importação pelos portos do Espírito Santo, além de gerar recursos e investimentos industriais para o estado.

Em 1982, foi criada a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), uma empresa pública cuja função era a de administrar o Complexo Portuário de Vitória e de Barra do Riacho. A sua criação ocorreu

num período em que o antigo Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis passou a incentivar a constituição de empresas públicas para administrar as atividades portuárias no Brasil<sup>56</sup>, dando origem a algumas das atuais Companhias Docas Federais, como as dos estados da Bahia, Rio Grande do Norte, São Paulo e Rio de Janeiro.

As chamadas Docas eram subsidiárias da Empresa de Portos do Brasil (PORTOBRAS), empresa pública federal responsável por gerenciar e coordenar as atividades de todos os portos organizados do Brasil. Com a extinção da PORTOBRAS, em 1990, e, logo em seguida, com a instituição da Lei 8.630/1993, conhecida como “Lei dos Portos”, a Codesa passou a ter maior autonomia na gestão dos portos organizados de Vitória e Barra do Riacho.

A Lei dos Portos inaugura o modelo landlord port no Brasil. Os portos organizados são afastados das operações comerciais de movimentação de cargas e passam a focar na gestão de infraestrutura, regulação, planejamento e fiscalização. A movimentação de cargas é transferida a agentes privados via arrendamentos e a operadores portuários autorizados. Os arrendamentos são a cessão onerosa de área e infraestrutura públicas dentro do porto organizado, para exploração por prazo determinado.

Em 1998, ocorreu um importante leilão para o Porto de Vitória, tendo sido transferida à iniciativa privada a exploração de áreas do Cais de Paul e do Cais de

Capuaba, dando origem ao Terminal de Vila Velha (TVV) e ao Terminal Portuário de Peiú (TPP).

Em 2017, o Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI) recomendou a qualificação da Codesa no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI)<sup>57</sup> e sua inclusão no Plano Nacional de Desestatização (PND)<sup>58, 59</sup>. A partir disso, foram iniciados os trâmites necessários para o processo de desestatização da Codesa e concessão dos portos organizados de Vitória e Barra do Riacho. Na sequência, outros portos também foram incluídos nesses programas, como é o caso dos portos organizados de Santos, Itajaí e a Companhia Docas da Bahia (Codeba). No entanto, o Porto de Santos foi posteriormente retirado do programa, enquanto os processos de concessão de Itajaí e da Codeba ainda não foram concluídos.

## FUNDO PARA O DESENVOLVIMENTO DAS ATIVIDADES PORTUÁRIAS (FUNDAP)

O Fundap permite a postergação do recolhimento do ICMS pelas empresas “fundapeanas”, além de permitir o reembolso parcial do ICMS pago, desde que realizem investimentos em projetos produtivos voltados ao desenvolvimento capixaba<sup>53</sup>. As empresas que aderem ao Fundap devem ter sede no Espírito Santo, recolher o ICMS ao estado e efetuar o desembaraço aduaneiro em território capixaba<sup>54</sup>. Dessa forma, esse mecanismo atraiu um grande número de empresas, sobretudo de importação, fortalecendo a movimentação portuária, especialmente no Porto de Vitória. O Fundo contava com 206 empresas cadastradas em 2022<sup>55</sup>. O Fundap foi decisivo para impulsionar a expansão vertiginosa da movimentação no Porto de Vitória a partir da década de 1990, quando o Brasil passava pelo processo de abertura comercial. Nesse contexto, o Espírito Santo destacou-se por dispor de um sistema de estímulo às importações consolidado por meio Fundap.

52 Ribeiro e Siqueira, 2012; CVRD, 1992.

53. Villaschi, 2012.

54. Bandes, 2023.

55. Governo do Estado do Espírito Santo, 2024.

56. O Decreto-Lei 200/1967 incentivou a constituição das Companhias Docas pelo país <https://codomar.gov.br/estudos-e-pesquisas/90-portos-p%C3%A1gina-inicial/5504-hist%C3%B3rico-sistema-portu%C3%A1rio-brasileiro.html>.

57. O Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) foi criado, no âmbito da Presidência da República, pela Lei nº. 13.334, de 2016, com a finalidade de ampliar e fortalecer a interação entre o Estado e a iniciativa privada por meio da celebração de contratos de parceria e de outras medidas de desestatização.

58. Instituído em 1997 pela Lei nº. 9.941, tem como finalidade reordenar a posição estratégica do Estado na economia, promovendo a transferência de atividades exercidas pelo setor público ao setor privado.

59. BNDES, 2022.

Em 2022, após quase 40 anos da Codesa à frente da gestão dos portos organizados de Vitória e Barra do Riacho, ocorreu sua desestatização e a concessão do porto organizado. O leilão foi vencido pelo fundo de investimento FIP Shelf 119 Multiestratégia, que assinou dois contratos: o contrato de concessão do porto organizado e o contrato de compra da empresa pública. A Codesa foi transformada em empresa privada e ganhou uma nova razão social: VPorts Autoridade Portuária S.A. Por se tratar da concessão de um porto organizado, além de administrar o porto, a VPorts assumiu o papel de autoridade portuária. Até o momento, trata-se da primeira e única autoridade portuária privatizada do país.

O contrato de concessão assinado com o governo federal concedeu à VPorts a administração dos portos de Vitória e Barra do Riacho por 35 anos, implementando o modelo de private landlord port na gestão de portos organizados brasileiros<sup>60</sup>. No contexto atual, o Complexo Portuário de Vitória ganha destaque localmente por ser o único a movimentar multicargas e contêineres no Espírito Santo.

O Complexo Portuário de Vitória possui áreas compartilhadas, onde somente os operadores portuários credenciados podem realizar operações, e áreas particulares, que são geridas por empresas chamada de exploradores de áreas. A respeito das áreas com exploradores portuários, por se tratar

de um porto organizado concedido à iniciativa privada, não cabe o instituto do “arrendamento”. Utiliza-se, assim, o termo contratual “explorador de área”, que será a pessoa jurídica responsável pela exploração de área e infraestrutura do porto organizado, conforme as condições estabelecidas no Contrato de Concessão da VPorts e dos contratos comerciais acordados entre as partes. As instalações do complexo, bem como os perfis operacionais podem ser conferidos na Tabela 5.

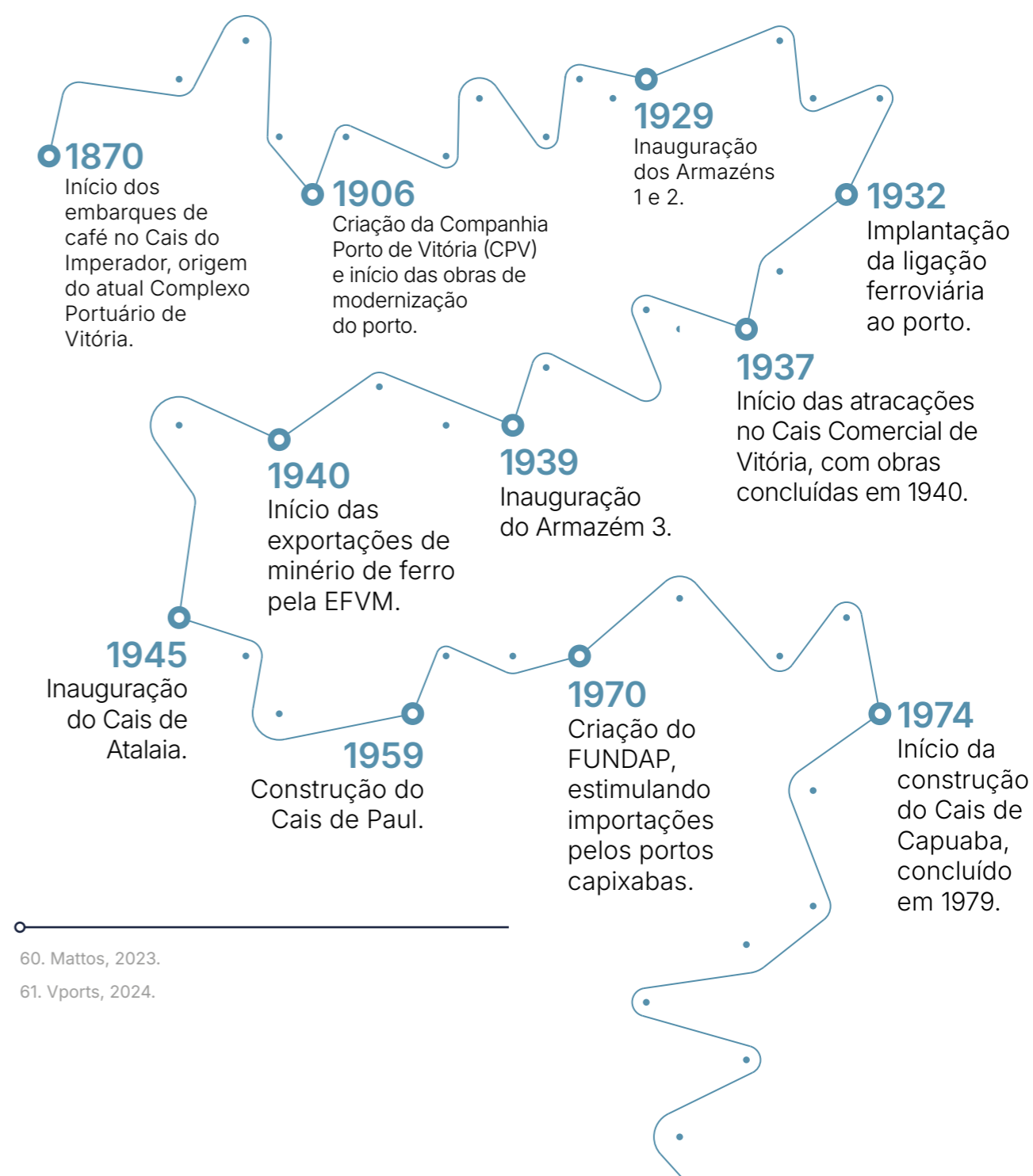
O Porto de Vitória conta ainda com o VTMS (Vessel Traffic Management Information System), sistema de monitoramento e gerenciamento do tráfego aquaviário que utiliza tecnologias avançadas para acompanhar, em tempo real, o movimento das embarcações no canal de acesso, áreas de fundeio e na região de aproximação do porto. O sistema integra tecnologias que fornecem informações sobre as condições marítimas e meteorológicas, aumentando a segurança da navegação, a eficiência operacional e a proteção ambiental. O Porto de Vitória foi o primeiro porto organizado do Brasil a implantar essa tecnologia, em 2017.

O acesso aquaviário do porto ocorre pela Baía de Vitória. Por se tratar de uma região de águas abrigadas, o porto não precisa de estruturas de proteção às embarcações, como molhes e quebra-mares, o que o diferencia dos demais terminais do estado, que dependem dessas estruturas para garantir atracções seguras.

O complexo portuário dispõe de 15 berços, sendo 13 operacionais, totalizando 2.705 metros de cais acostável. Em 2025, o Porto movimentou cerca de 7,4 milhões de toneladas de mercadorias e deve registrar uma ampliação significativa dessa movi-

mentação nos próximos anos, impulsionada por diversos investimentos em andamento no complexo, com destaque para a melhoria na malha ferroviária, que permitirá a captura de novos volumes, e para a construção do Terminal de Granéis Líquidos<sup>61</sup>.

### LINHA CRONOLÓGICA



60. Mattos, 2023.  
61. Vports, 2024.

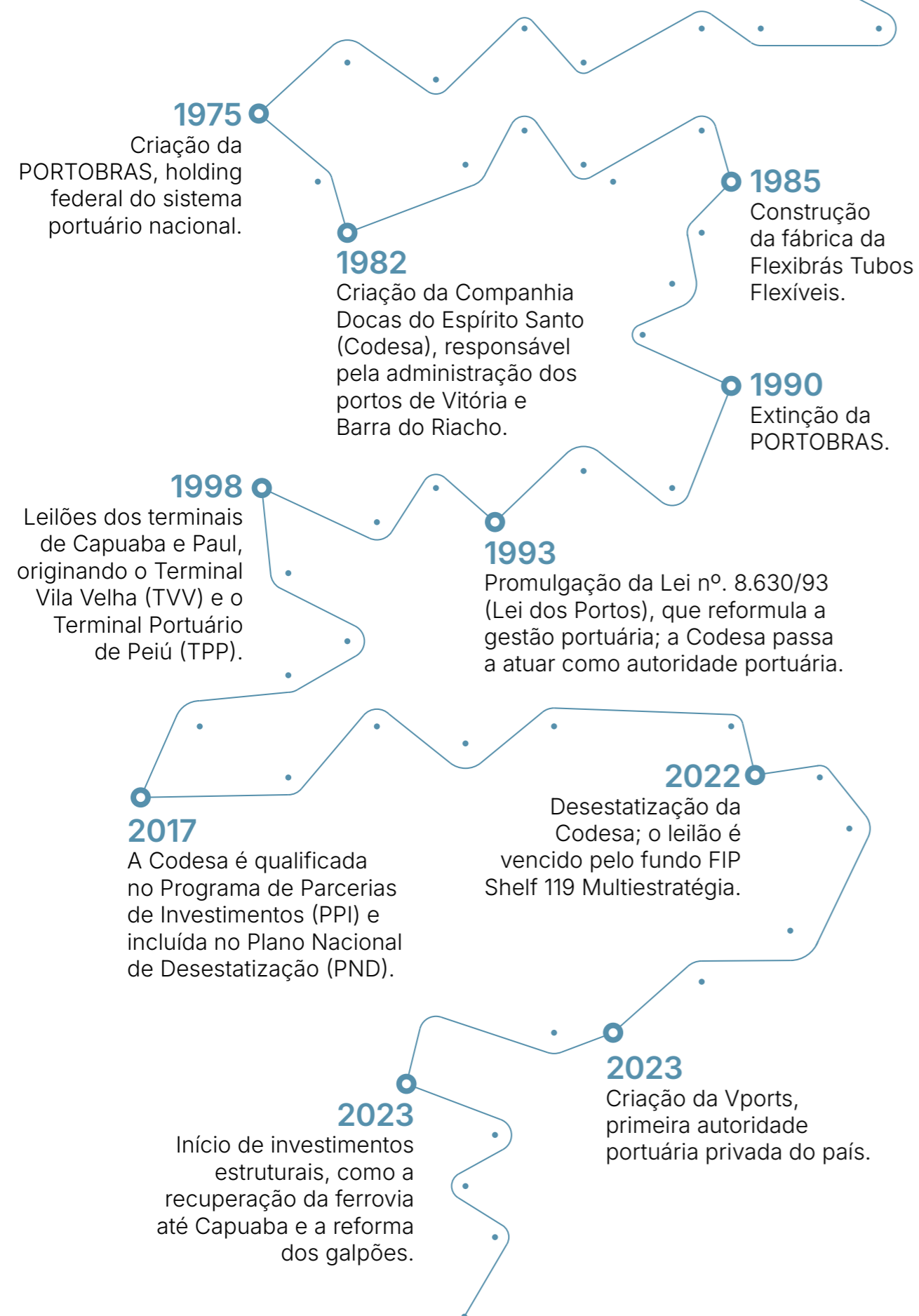
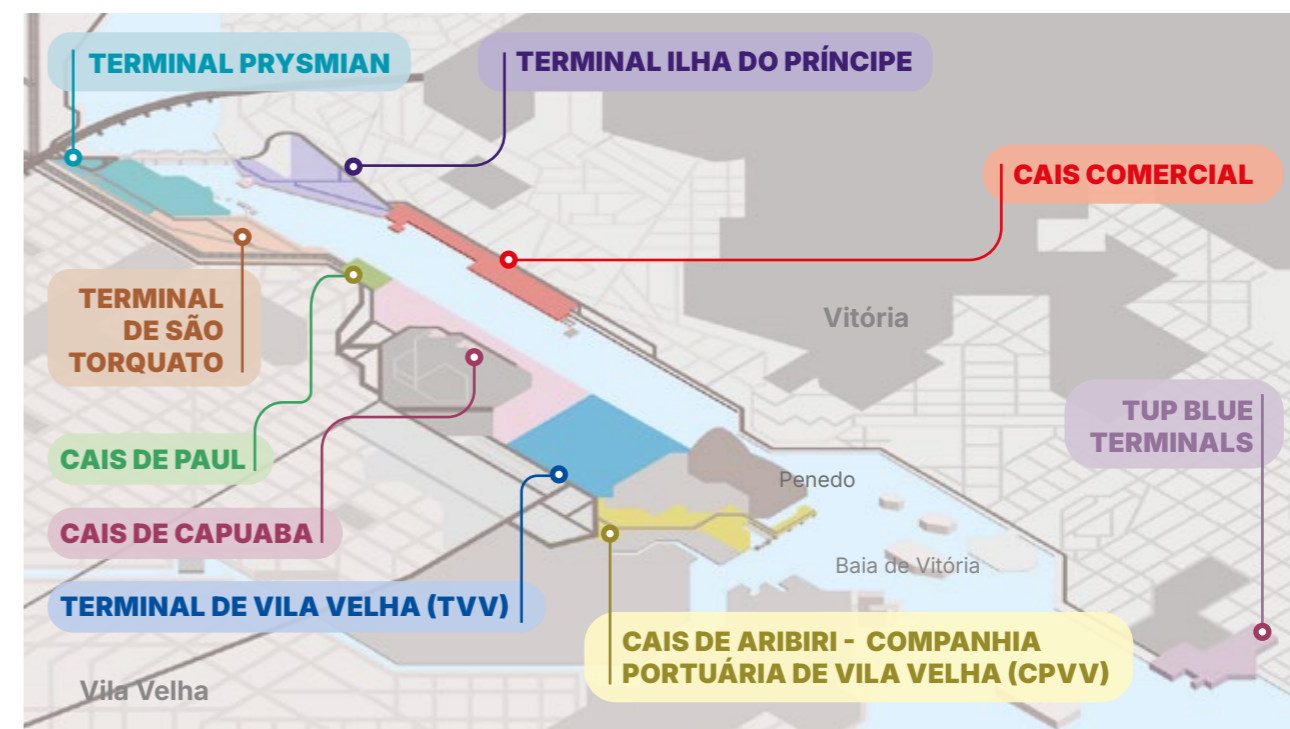


Figura 10 • Complexo Portuário de Vitória



Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

## CAIS E TERMINAIS DO PORTO DE VITÓRIA

### CAIS DE CAPUABA

O Cais de Capuaba foi construído entre 1974 e 1979 como parte do projeto do Corredor Centro-Leste, com o objetivo inicial de operar principalmente grânéis agrícolas oriundos de Minas Gerais e Goiás<sup>62</sup>. Com o passar dos anos, e sobretudo com o arrendamento de parte do cais à iniciativa privada, o terminal passou por um processo de diversificação de cargas, com destaque para os contêineres, que se tornaram a especialidade da instalação.

Localizado na margem de Vila Velha, o Cais de Capuaba possui cerca de 1.360 metros de extensão e é composto por seis berços de atracação: 201, 202, 203, 204, 206 e 207. Desses, os berços 201, 202, 206 e 207 integram o Cais de Capuaba, enquanto os berços 203 e 204 são uma área explorada que corresponde ao Terminal de Vila Velha (TVV), controlado pela empresa Log-In.

62. Gurgel, 2020.

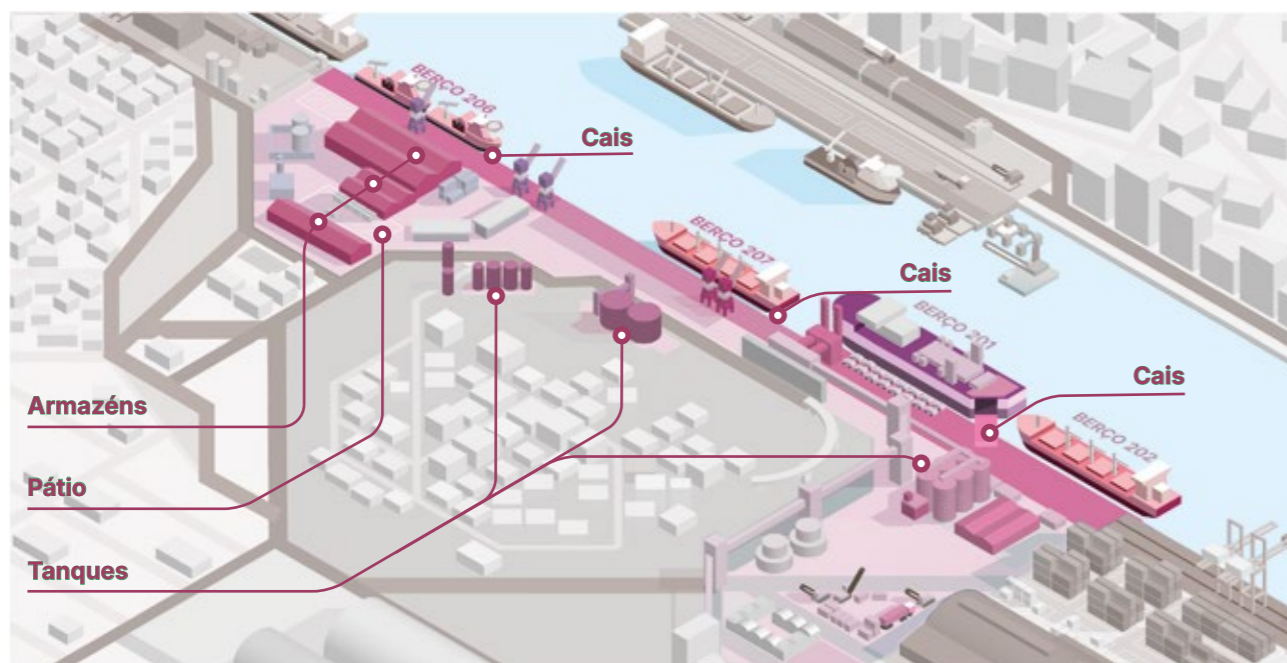
No Cais de Capuaba, há distinção quanto ao regime de operação. Os berços 201, 202 e 207 (antigo Cais de Atalaia) constituem áreas compartilhadas, com perfil multipropósito. Já o berço 206 (antigo Terminal de Peiú) é uma área com explorador. Em 2025, os berços do Cais de Capuaba movimentaram aproximadamente 3,4 milhões de toneladas.

Hoje integrados ao Cais de Capuaba, o Cais de Atalaia e o Terminal Portuário Peiú eram estruturas independentes no Porto de Vitória. O antigo Cais de Atalaia foi o primeiro terminal portuário construído em Vila Velha, em 1945, com o objetivo de escoar o minério de ferro extraído pela então Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), atual Vale<sup>63</sup>. Com a construção do Porto de Tubarão, em 1966, a operação do

terminal foi direcionada à movimentação de grânéis líquidos, como combustíveis. Por sua vez, o antigo Terminal Portuário Peiú (TPP) foi uma área historicamente associada ao Cais de Paul. O terminal tem perfil multipropósito, movimentando principalmente fertilizantes, veículos e rochas ornamentais.

O Cais de Capuaba (incluindo o TVV) também abriga uma retroárea estratégica para o Porto de Vitória, onde são movimentadas e armazenadas diversas cargas. Essa retroárea possui pátios destinados a contêineres, veículos e carga geral, além de armazéns e silos verticais e horizontais voltados ao armazenamento de grânéis agrícolas, e compreende ainda o espaço onde será instalado o futuro Terminal de Grânéis Líquidos de Capuaba<sup>64</sup>.

Figura 11 • Cais de Capuaba



Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

Tabela 6 • Informações dos berços do Cais de Capuaba – área compartilhada\*

<b>Tipologia</b>	Terminal Compartilhado
<b>Proprietário/Autoridade portuária</b>	Vports
<b>Operador(es)/Explorador da área</b>	Múltiplos operadores credenciados/Exploradores
<b>Município</b>	Vila Velha
<b>Berços</b>	4 (201, 202, 206 e 207)
<b>Perfis de carga</b>	Multipropósito
<b>Infraestrutura de acostagem</b>	931,4 m de cais acostável
<b>Calado Máximo (m)</b>	12,5
<b>TPB máximo (t)</b>	83.000
<b>LOA Máximo (m)</b>	245
<b>Armazenagem</b>	6 Armazéns: 29.483 m <sup>2</sup> 5 pátios: 108.764 m <sup>2</sup> 2 pátios de contêiner (4.517 TEUs) 1 pátio de veículos: 55.346 m <sup>2</sup> 4 tanques (15.000 t)
<b>Movimentação 2025 (t)</b>	3.461.224
<b>Produto(s) com maior volume movimentado (2025)</b>	Fertilizantes e combustíveis
<b>Total de atracções (2025)</b>	313
<b>Movimentação média por navio 2025 (t)</b>	11.058

Fonte: Vports, 2024; Entrevista com Vports, 2025; Antaq 2025; Minfra, 2019. Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

Nota\*: As informações referentes ao Terminal de Vila Velha estão na seção do Terminal de Vila Velha.

## CAIS DE PAUL

Localizado na margem de Vila Velha, o Cais de Paul foi inaugurado em 1959, concebido inicialmente para atender à crescente demanda internacional por minérios finos. Na época, a Companhia Vale do Rio Doce construiu o terminal e instalou equipamentos específicos para o embarque desse tipo de carga. Com a posterior construção do Porto de Tubarão, que passou a concentrar a exportação de minério de ferro em grande escala, o Cais de Paul migrou sua operação, em maior parte, para o ferro-gusa<sup>65</sup>.

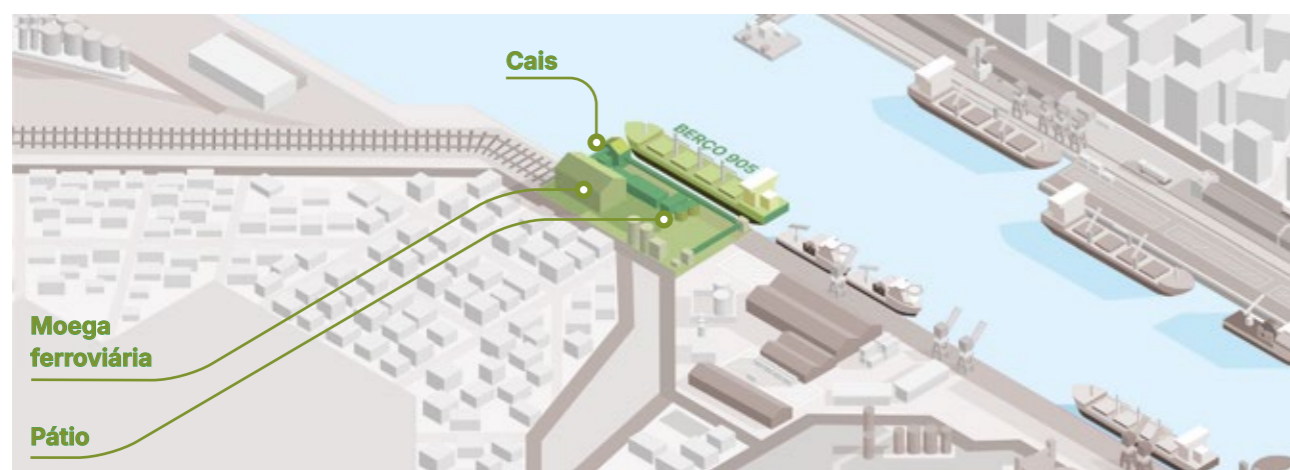
Atualmente, o cais possui um berço de uso compartilhado, o berço 905. Em 2025, o Cais de Paul registrou uma movimentação de aproximadamente 1,1 milhão de toneladas, majoritariamente composto por ferro-gusa.

63. CVRD, 1992.

64. Trata-se de um terminal terrestre voltado à armazenagem e movimentação de combustíveis, sem o contato direto com a movimentação de embarcações, por isso não foi incluído na análise dos terminais portuários.

65. Mattedi, 2018.

Figura 12 • Cais de Paul



Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

Tabela 7 • Informações do berço do Cais de Paul

Tipologia	Terminal Compartilhado
Proprietário/Autoridade portuária	Vports
Operador(es)	Múltiplos operadores credenciados
Município	Vila Velha
Berços	1 (905)
Perfis de carga	Granel sólido e líquido
Infraestrutura de acostagem	160 m de cais acostável
Calado Máximo (m)	10,2 + maré
TPB máximo (t)	70.000
LOA Máximo (m)	245
Armazenagem	1 Pátio (5.740 t)
Movimentação 2025 (t)	1.146.595
Produto(s) com maior volume movimentado (2025)	Ferro-Gusa
Total de atracações (2025)	60
Movimentação média por navio 2025 (t)	19.110

Fonte: Vports, 2024; Entrevista com Vports, 2025; Antaq, 2025; Mlnfra, 2019. Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

## TERMINAL DE SÃO TORQUATO

O Terminal de Granéis Líquidos de São Torquato é interligado ao berço 902, berço que ficou ocupado por 10 anos por um navio abandonado, o Iron Trader. O terminal e o berço estão inoperantes atualmente.

A VPorts busca ações comerciais com interessados em explorar a área e resolver as questões relativas à indisponibilidade do berço 902.

Figura 13 • Terminal de São Torquato



Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

Tabela 8 • Informações do berço do Terminal de São Torquato

Tipologia	Terminal Compartilhado
Proprietário/Autoridade portuária	Vports
Operador(es)	Inoperante
Município	Vila Velha
Berços	1 (902)
Perfis de carga	Granel líquido
Infraestrutura de acostagem	65 m de cais acostável
Calado Máximo (m)	6,9
TPB máximo (t)	20.000
LOA Máximo (m)	146
Armazenagem	23 tanques (67.423 m³)
Movimentação 2025 (t)	Sem operação

Fonte: Vports, 2024; Entrevista com Vports, 2025; Antaq, 2025; Mlnfra, 2019. Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

## CAIS COMERCIAL

O Cais Comercial é o mais antigo do Porto de Vitória e abrange os berços 101, 102, 103 e 104. Os berços 101 e 102, que passaram por uma significativa ampliação em 2013, concentram hoje a maior parte das operações do Cais Comercial, enquan-

to o berço 103 é utilizado, em grande parte, para apoio à movimentação offshore. Atualmente, não há operações no berço 104. Localizado na margem de Vitória, o cais movimentou cerca de 255 mil toneladas em 2025.

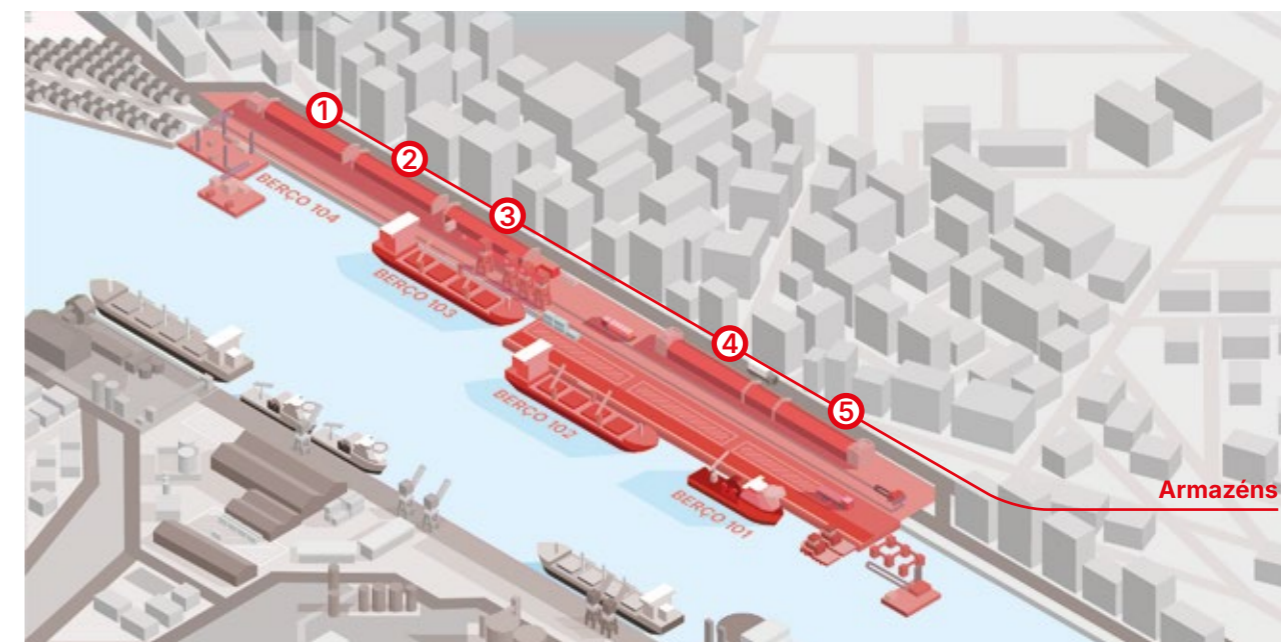
## ARMAZÉNS DO CAIS COMERCIAL

Nas adjacências do Cais Comercial, encontram-se os tradicionais cinco armazéns do Porto de Vitória, construídos entre as décadas de 1920 e 1950<sup>66</sup>. Esses armazéns vêm passando por um processo de requalificação desde 2023, que combina preservação histórica e novos usos. Os armazéns 1 e 2 permanecerão com função operacional; já os demais terão finalidades educacionais e socioculturais:

- O Armazém 3 abriga o **Senai Porto, voltado à capacitação profissional relacionada à atividade portuária;**
- O Armazém 4 abrigará a **nova sede do Museu da Vale;**
- O Armazém 5 será destinado à Secretaria de Cultura do estado para a **realização de projetos culturais e eventos.**

66. Os armazéns 1 e 2 foram inaugurados em 1929, o armazém 3 em 1939, o armazém 4 em 1940, e o armazém 5 em 1959.

Figura 14 • Cais Comercial



Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

Tabela 9 • Informações dos berços do Cais Comercial

Tipologia	Terminal Compartilhado
Proprietário/Autoridade portuária	Vports
Operador(es)	Múltiplos operadores credenciados
Município	Vitória
Berços	4 (101, 102, 103, 104 inoperante)
Perfis de carga	Carga geral, granel sólido e granel líquido.
Infraestrutura de acostagem	792,1 m de cais acostável
Calado Máximo (m)	12
TPB máximo (t)	70.000
LOA Máximo (m)	245
Armazenagem	1 Armazém: 1.828 m <sup>2</sup> (4.000 t) 1 pátio: 10.679 m <sup>2</sup>
Movimentação 2025 (t)	255.174
Produto(s) com maior volume movimentado (2025)	Rochas ornamentais
Total de atracções (2025)	236
Movimentação média por navio 2025 (t)	1.081

Fonte: Vports, 2024; Entrevista com Vports, 2025; Antaq, 2025; MInfra, 2019. Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

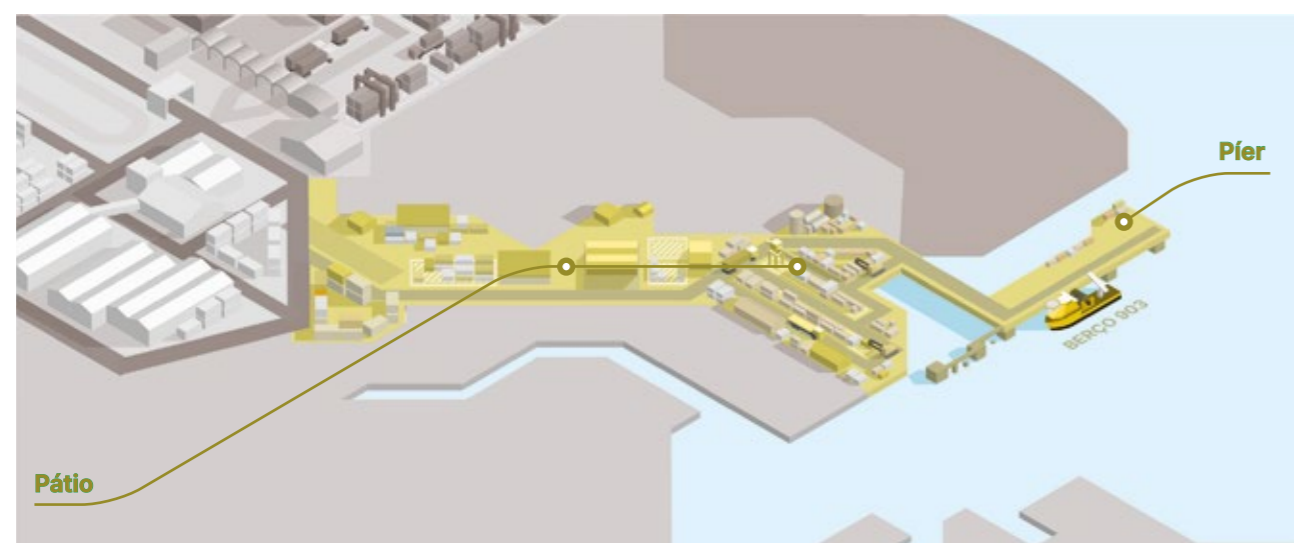
## ÁREAS DO PORTO DE VITÓRIA COM EXPLORADORES PORTUÁRIOS

### CAIS DE ARIBIRI - COMPANHIA PORTUÁRIA DE VILA VELHA (CPVV)

O Cais de Aribiri é multipropósito e está localizado na margem de Vila Velha, dentro da poligonal do Complexo. O berço 903 está sendo explorado pela Companhia Portuária de Vila Velha (CPVV)<sup>67</sup>, autorizada pela ANTAQ a movi-

mentar e armazenar carga geral e granel líquido. As operações atuais são de cargas de apoio offshore para atendimento da indústria de óleo e gás. Em 2025, o terminal movimentou cerca de 38 mil toneladas.

Figura 15 • Cais de Aribiri - Companhia Portuária de Vila Velha (CPVV)



Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

Tabela 10 • Informações do Cais de Aribiri (CPVV)

Tipologia	Área com explorador
Proprietário/Autoridade portuária	Vports
Explorador de Área	CPVV
Município(s)	Vila Velha
Berços	1 (903)

Perfis de carga	Apoio offshore
Infraestrutura de acostagem	240 m de cais acostável
Calado Máximo (m)	7,6 + maré
TPB máximo (t)	40.000
LOA Máximo (m)	146
Armazenagem	1 Armazém: 2.120 m <sup>2</sup>
Movimentação 2025 (t)	38.163
Produto(s) com maior volume movimentado (2025)	Apoio offshore
Total de atracções (2025)	165
Movimentação média por navio 2025 (t)	231

Fonte: Vports, 2024; Entrevista com Vports, 2025; Antaq, 2025; MInfra, 2019. Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

### TERMINAL DE VILA VELHA (TVV)

Os berços 203 e 204 compõem um terminal sob exploração privada que recebe o nome da empresa exploradora da área, o Terminal de Vila Velha S.A. O arrendamento da área ocorreu em 1998, então sob controle da Companhia Vale do Rio Doce, e passou para a gestão da Log-In Logística Intermodal a partir de 2008. O contrato inicial, com prazo de 25 anos, foi prorrogado, em 2020, por mais 25 anos, mantendo sua validade até 2048.

O TVV é o único terminal do Espírito Santo especializado em contêineres. A partir de 2017, o perfil operacional passou por uma transfor-

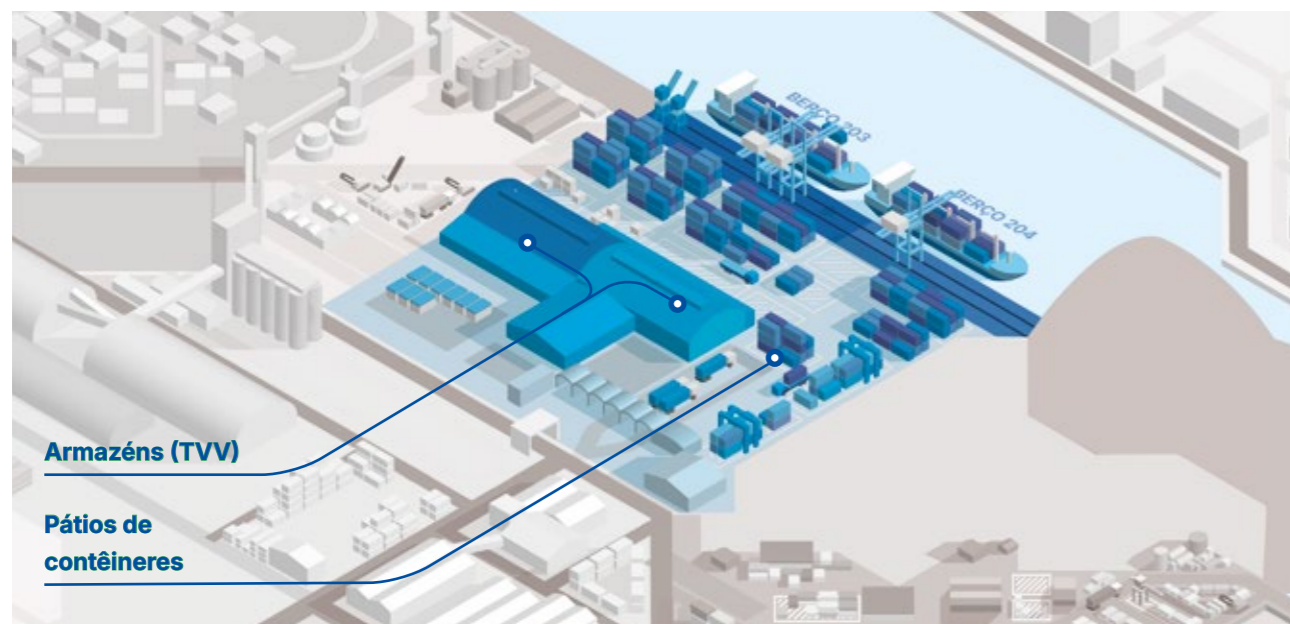
mação significativa, marcada pela redução das escalas diretas de navios de longo curso e pelo aumento das operações de cabotagem, com baldeação nos portos de Santos ou Rio de Janeiro. Dessa forma, o Porto de Vitória é caracterizado como um feeder port<sup>68</sup>.

Com capacidade anual para movimentação de 350 mil TEUs, o TVV opera contêineres e carga geral, com destaque para rochas ornamentais, veículos e produtos siderúrgicos. Em 2025, o terminal movimentou 327.844 mil TEUs em operações com contêineres e mais de 2,9 milhões de toneladas no total de cargas.

67. Até o momento da publicação do Atlas Portuário do Espírito Santo, a CPVV e a Vports estavam discutindo o vínculo jurídico da área e a inconsistência da presença do TUP dentro da poligonal por meio de processo judicial

68. Vports, 2024.

Figura 16 • Cais de Capuaba - Terminal de Vila Velha (TVV)



Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

Tabela 11 • Informações dos berços do Cais de Capuaba - Terminal de Vila Velha

Tipologia	Área com explorador
Proprietário/Autoridade portuária	Vports
Explorador de Área	TVV (Log-in)
Município	Vila Velha
Berços	2 (203 e 204)
Perfis de carga	Contêiner e Carga geral
Infraestrutura de acostagem	447,4 m de cais acostável
Calado Máximo (m)	12,5
TPB máximo (t)	70.000
LOA Máximo (m)	245
Armazenagem	3 Armazéns: 14.213 m <sup>2</sup> 1 pátio: 67.521 m <sup>2</sup>
Movimentação 2025 (t)	2.903.716
Produto(s) com maior volume movimentado (2025)	Contêineres
Total de atracções (2025)	182
Movimentação média por navio 2025 (t)	15.954

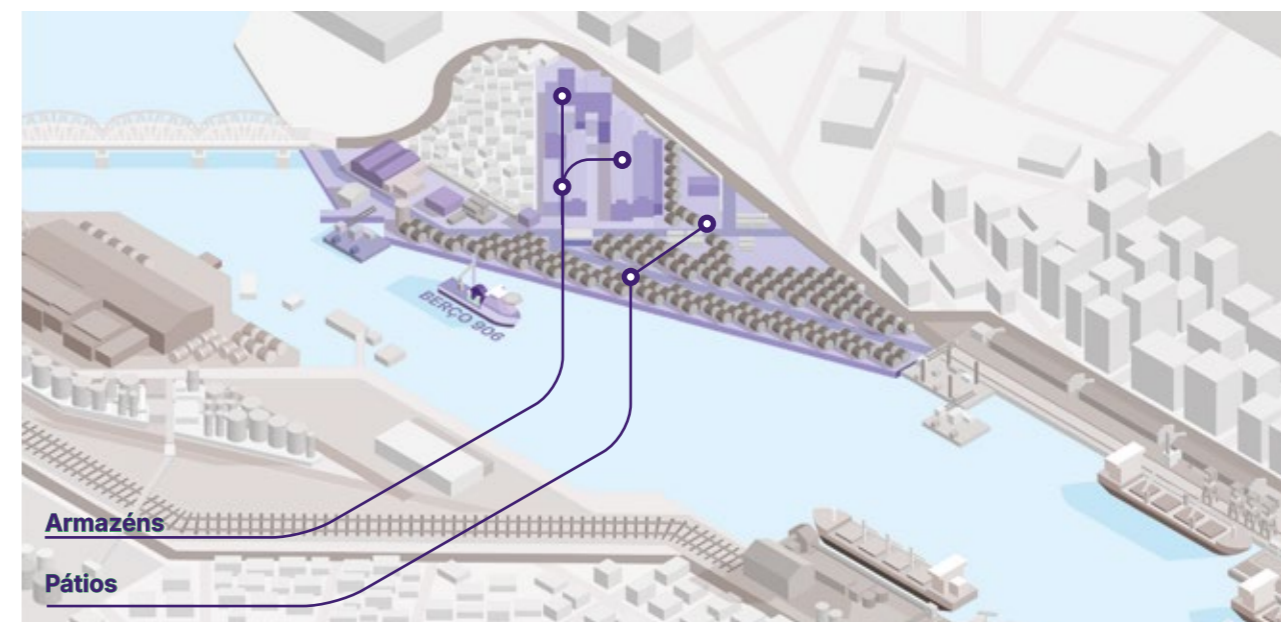
Fonte: Vports, 2024; Entrevista com Vports, 2025; Antaq, 2025; Mlnfra, 2019. Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

## TERMINAL ILHA DO PRÍNCIPE

O Terminal da Ilha do Príncipe é arrendado a Flexibras Tubos Flexíveis, empresa do grupo Technip, especializada na fabricação de tubos flexíveis para a indústria de exploração de petróleo e gás no mar. Durante muitos anos acolheu a fabricação dos produtos e, atualmente, fun-

ciona somente como base de serviços e apoio offshore. O terminal conta com o berço 906, usado para atracção de navios próprios utilizados nas operações de logística de apoio às plataformas de petróleo offshore. Em 2025, cerca de 22,1 mil toneladas foram movimentadas no terminal.

Figura 17 • Terminal Ilha do Príncipe



Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

Tabela 12 • Informações do berço do Terminal Ilha do Príncipe

Tipologia	Área com explorador
Proprietário/Autoridade portuária	Vports
Explorador da Área	Technip
Município	Vitória
Berços	1 (906)
Perfis de carga	Carga geral (Apoio offshore)

Infraestrutura de acostagem	70 m de cais acostável
Calado Máximo (m)	7,3 + maré
TPB máximo (t)	20.000
LOA Máximo (m)	146
Armazenagem	2 galpões: 8.450 m <sup>2</sup> ; 7 pátios: 50.665 m <sup>2</sup>
Movimentação 2025 (t)	22.140
Produto(s) com maior volume movimentado (2025)	Apoio offshore
Total de atracções (2025)	37
Movimentação média por navio 2025 (t)	598

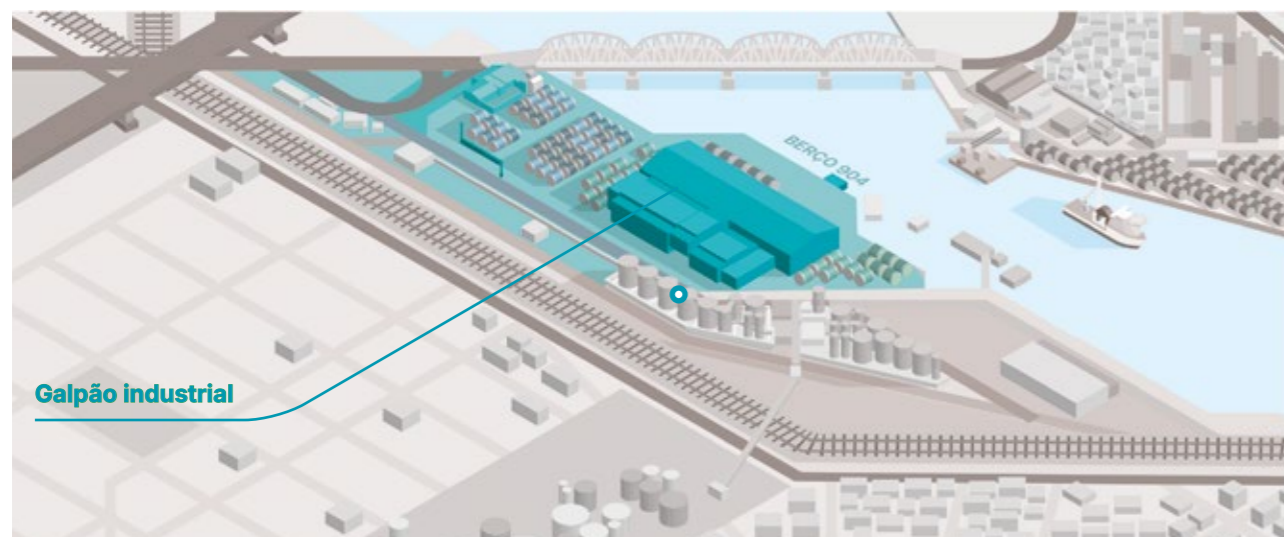
Fonte: Vports, 2024; Entrevista com Vports, 2025; Antaq, 2025; MInfra, 2019. Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

## TERMINAL PRYSMIAN

Próxima ao Terminal de São Torquato está localizada a empresa de fabricação e montagem de cabos Prysmian, com contrato com a Vports para

armazenagem, movimentação, embarque e desembarque de bobinas de umbilicais e tubos flexíveis, contando com seu berço próprio (berço 904).

Figura 18 • Terminal Prysmian



Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

Tabela 13 • Informações do berço do Terminal Prysmian

Tipologia	Área com explorador
Proprietário/Autoridade portuária	Vports
Explorador da Área	Prysmian
Município	Vila Velha
Berços	1 (904)
Perfis de carga	Carga geral (Apoio offshore)
Infraestrutura de acostagem	15 m de cais acostável
Calado Máximo (m)	5,8 + maré
TPB máximo (t)	6.000
LOA Máximo (m)	75
Armazenagem	-
Movimentação 2025 (t)	0,7
Produto(s) com maior volume movimentado (2025)	Apoio offshore
Total de atracções (2025)	2
Movimentação média por navio 2025 (t)	0,3

Fonte: Vports, 2024; Entrevista com Vports, 2025; Antaq, 2025; MInfra, 2019. Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

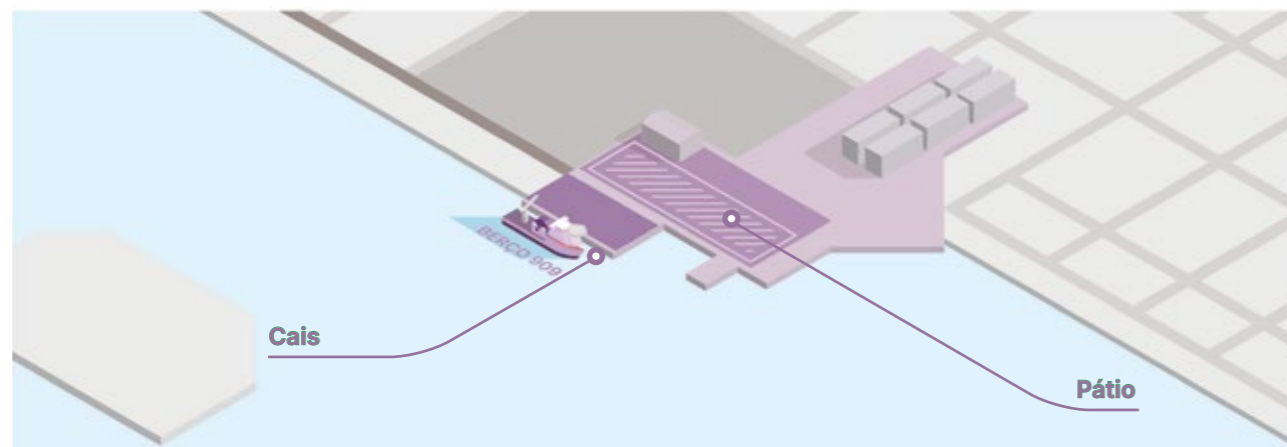
## OUTROS TERMINAIS DO COMPLEXO PORTUÁRIO DE VITÓRIA

### TUP BLUE TERMINALS

O Terminal de Uso Privado (TUP) Blue Terminals se localiza na Baía de Vitória, com acesso pelo canal de acesso ao Complexo Portuário de Vitória. O terminal é voltado às operações de apoio offshore, atendendo embarcações que transportam cargas

destinadas à indústria de exploração, extração e refino de petróleo. A área de atracção conta com um cais corrido no Berço 909, utilizado para a movimentação de embarcações do tipo Platform Supply Vessel (PSV).

Figura 19 • TUP Blue Terminals



Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

Tabela 14 • Informações do TUP Blue Terminals

Tipologia	Terminal de Uso Privado (TUP)
Proprietário/Autoridade portuária	Blue Terminals
Operador(es)	Blue Terminals
Município(s)	Vitória
Berços	1 (909)
Perfis de carga	Apoio offshore
Infraestrutura de acostagem	56 m de cais acostável
Calado Máximo (m)	6,7
TPB máximo (t)	5.500
LOA Máximo (m)	95
Armazenagem	1 Pátio: 4.000 m <sup>2</sup>
Produto(s) com maior volume movimentado (2025)	Apoio offshore

Fonte: Zmax Group, 2025; Entrevista com a Blue Terminals, 2025. Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

## 02. Complexo Portuário de Tubarão

O Complexo Portuário de Tubarão abrange os terminais localizados no entorno da Ponta de Tubarão, área que concentra atividades logísticas e industriais. Integram esse conjunto o Porto de Tubarão, o Terminal de Produtos Siderúrgicos, o Terminal de Praia Mole e o Terminal de Barcaças Oceânicas.

O Porto de Tubarão foi construído pela então Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), atual Vale S.A., entre 1962 e 1966, com o objetivo de viabilizar o escoamento do crescente volume de minério de ferro transportado pela Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM). Até a década de 1960, essas exportações eram realizadas pelos cais de Atalaia e Paul, no Porto de Vitória<sup>69</sup>. Dian-

te da insuficiência desses terminais para atender o volume crescente de minério para exportação, tornou-se necessária a implantação de uma nova estrutura portuária.

O projeto do Porto de Tubarão foi inovador para a época: o Pier I foi concebido para operar navios de porte superior aos então disponíveis no mercado. Já na década de 1970, foi construído o Pier II, também para minério, com concepção mais moderna, capaz de atender navios de maior porte. No mesmo período, a CVRD instalou o parque de pelotização, com seis usinas de

69. CVRD, 1992.

pelotização de minério de ferro<sup>70</sup>. O Complexo de Tubarão, uma estrutura portuária-industrial composta pelo Porto de Tubarão e pelas unidades produtivas da própria empresa, consolidou a cidade de Vitória como um dos principais polos mundiais de produção e exportação de pelotas de minério de ferro do mundo<sup>71</sup>.

O Porto de Tubarão foi construído com interligação à Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), considerada um importante fator para sua competitividade, visto que quase toda a carga movimentada no terminal chega por ferrovia. Com 905 km de extensão, a EFVM dispõe de um pátio ferroviário sinalizado dentro do Porto que facilita a logística e eficiência no carregamento/descarregamento de forma articulada com a movimentação portuária.

Ainda na década de 1970, a presença da CVRD e de seu porto foram fundamentais para a escolha do local de implantação da então Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST), atual ArcelorMittal. Em Tubarão, a siderúrgica encontrava as facilidades do serviço portuário, da infraestrutura ferroviária e da disponibilidade de sua principal matéria-prima, o minério de ferro<sup>72</sup>. A instalação da CST demandou o desenvolvimento de uma nova infraestrutura portuária - o Porto de Praia Mole, construído entre 1980 e 1983 através de um convênio firmado entre a PORTOBRÁS, SIDERBRÁS<sup>73</sup> e CVRD<sup>74</sup>. Desde a sua concepção, o Porto de Praia Mole foi projetado para atender

outras siderúrgicas do grupo SIDERBRÁS, tanto na importação de carvão quanto na exportação de aço, dando origem a dois terminais: Terminal de Produtos Siderúrgicos (TPS), gerido pelo consórcio formado pela ArcelorMittal Tubarão, Usiminas e Gerdau Açominas e voltado para a comercialização de produtos siderúrgicos; e Terminal Portuário de Praia Mole (TPM), vocacionado para o desembarque de carvão que alimenta as principais siderúrgicas do país, operado e de propriedade da Vale.

Posteriormente, em 1986, entre os Píeres I e II do Porto de Tubarão, foi inaugurado o Terminal de Granéis Líquidos (TGL), voltado à movimentação de combustíveis pela Petrobras. Já em 1998, foi inaugurado, pela CVRD, o Terminal de Produtos Diversos (TPD), novo terminal para atender a diversos tipos de cargas, entre elas exportações de grãos e importação de fertilizantes, de forma que o Complexo de Tubarão passasse a integrar, também, a malha ferroviária do Corredor Centro-Leste.

Por fim, em 2006, foi construído pela ArcelorMittal o Terminal de Barcaças Oceânicas (TBO) para enviar as bobinas de aço, produzidas pelo novo projeto de laminador de tiras a quente, para o Porto de São Francisco do Sul, em Santa Catarina. A estrutura portuária foi criada para distribuir, via cabotagem, a produção local para o mercado nacional<sup>75</sup>.

Há a expectativa de que o Complexo de Tubarão ganhe uma nova infraestrutura nos próximos anos: a empresa Blue Terminals planeja implantar, ao lado do Terminal de Praia Mole, o Terminal de Granéis Líquidos de Praia Mole, voltado para operações de transbordo de petróleo entre navios de grande porte (ship-to-ship). Ainda em fase de estudos, o novo terminal seria integrado à estrutura já existente no complexo, aproveitando, por exemplo, a proteção marítima proporcionada pelo molhe<sup>76</sup>.

Em termos de volume, o Complexo Portuário de Tubarão movimentou cerca de 76% de toda a carga que passou pelos portos capixabas em 2025. Os terminais instalados no complexo são referências mundiais nas áreas em que atuam e contam com infraestrutura robusta.

70. As seis primeiras usinas de pelotização da Vale em Tubarão foram construídas entre os anos de 1969 e 1979. Atualmente há oito usinas no complexo, com a última tendo sido construída em 2014. Ver mais em: <https://www.inthemine.com.br/site/evolucao-do-parque-de-pelotizacao-no-brasil/>

71. Gurgel, 2020.

72. Morandi, 1996.

73. Estatal brasileira que atuava como holding de empresas de siderurgia, como a Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST), Companhia Siderúrgica Nacional (CSN), Usiminas e Açominas, entre os anos de 1973 e 1990.

74. Machado, 2016.

75. Gurgel, 2020.

76. Interessante mencionar que o molhe do Complexo Portuário de Tubarão faz parte da poligonal do Porto de Vitória, de maneira que os navios que transitam pelos terminais dos Portos de Tubarão e de Praia Mole pagam tarifas portuárias à Vports.

## LINHA CRONOLÓGICA

**1962** ○  
Início da construção do Porto de Tubarão pela então CVRD.

**Década de 1970** ○  
Construção do Pier II e implantação do parque de pelotização.

**1983** ○  
Inauguração do Porto de Praia Mole.

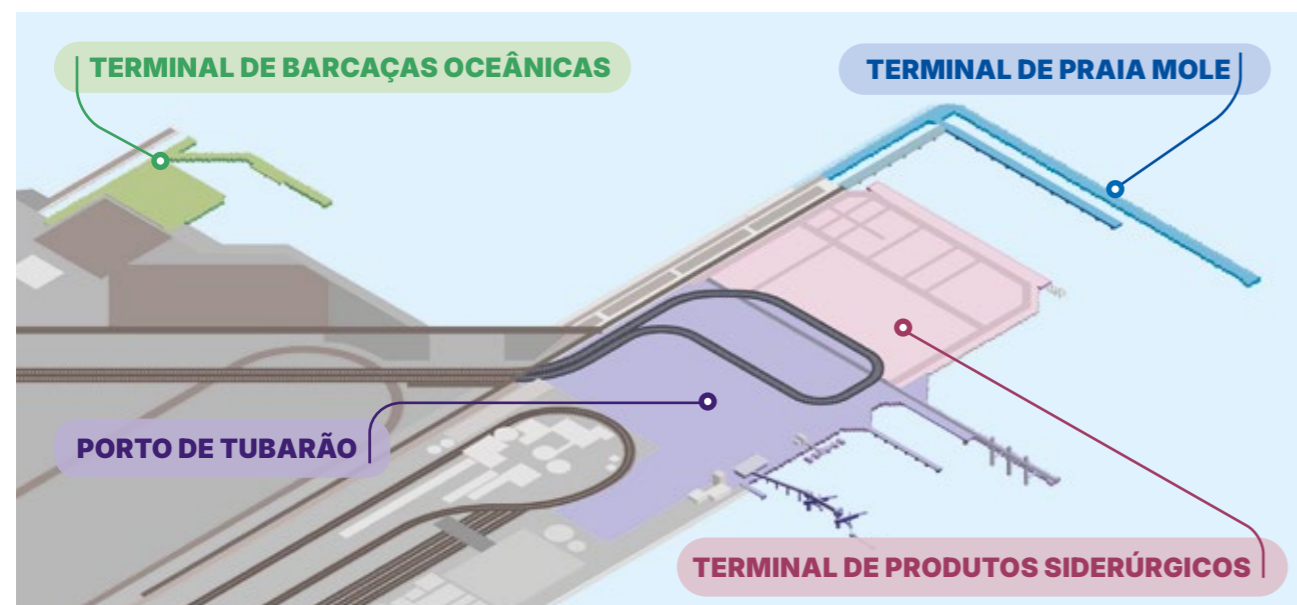
**1986** ○  
Inauguração do Terminal de Granéis Líquidos (TGL).

**1993** ○  
Lei n. 8.630/1993 impulsiona a diversificação de cargas, como grãos e fertilizantes.

**1998** ○  
Inauguração do Terminal de Produtos Diversos (TPD).

**2006** ○  
Inauguração do Terminal de Barcaças Oceânicas (TBO).

Figura 20 • Complexo Portuário de Tubarão



Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

## PORTO DE TUBARÃO

O Porto de Tubarão pertence e é operado pela Vale, sendo um dos principais portos do mundo para o transporte de minério de ferro e de pelotas<sup>77</sup>. O porto possui dois píeres exclusivos para a movimentação de minério (Pier I e Pier II), sendo que um deles (Pier II) dispõe de infraestrutura para receber os maiores navios graneleiros do mercado, os Valemax, com 365 metros de comprimento e capacidade de até 405 mil toneladas. Atualmente, apenas dez portos e duas estações flutuantes no mundo estão aptos a receber esse tipo de embarcação<sup>78</sup>.

Em 2025, foram movimentadas 87 milhões de toneladas no terminal, consolidando-o como o

maior porto em volume no Espírito Santo e o terceiro maior do Brasil.

Além do Terminal de Minério (Píeres I e II), o porto conta com outros dois terminais. O Terminal de Produtos Diversos (TPD) possui dois berços para exportação de grãos e farelos e importação de fertilizantes, atendendo ao Sudeste e ao Centro-Oeste. É um ativo estratégico do Corredor Centro-Leste para o escoamento da produção agrícola brasileira. O TPD é operado pela VLI Logística em acordo comercial com a Vale.

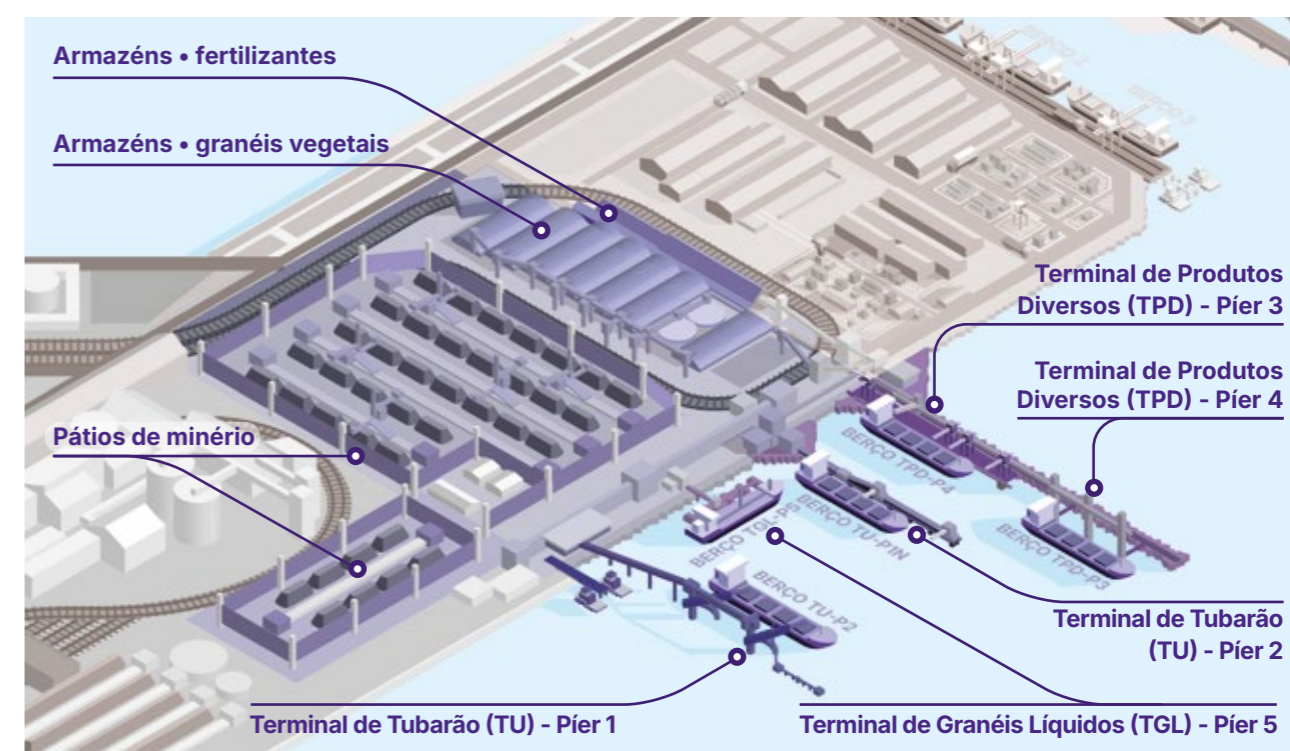
77. Gurgel, 2020.

78. Vale, 2025.

O Terminal de Granéis Líquidos (TGL) é operado pela Transpetro, também mediante acordo com a Vale, e tem como principal função a movimentação de derivados de petróleo, abastecendo empresas distribuidoras, indústrias locais e navios com die-

sel marítimo e bunker. Sua estrutura é composta por uma plataforma central que conecta, via oleodutos, os navios aos sistemas de tancagem e armazenagem, compostos por cinco tanques com capacidade total de 11 mil metros cúbicos.

Figura 21 • Porto de Tubarão



Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

Tabela 15 • Informações dos terminais do Porto de Tubarão

<b>Tipologia</b>	Terminal de Uso Privado (TUP)
<b>Proprietário/Autoridade portuária</b>	Vale
<b>Operador(es)</b>	Vale, VLI Logística e Transpetro
<b>Município</b>	Vitória
<b>Terminais</b>	Terminal de Tubarão Terminal de Produtos Diversos Terminal de Granéis Líquidos
<b>Berços</b>	Terminal de Tubarão: 3 Terminal de Produtos Diversos: 2 Terminal de Granéis Líquidos: 1

<b>Perfis de carga</b>	Granel sólido e Granel Líquido
<b>Infraestrutura de acostagem</b>	5 píeres com 1.737m de cais acostável
<b>Calado Máximo (m)</b>	Terminal de Tubarão: 23 Terminal de Produtos Diversos: 15 Terminal de Granéis Líquidos: 11,3
<b>TPB máximo (t)</b>	405.000
<b>LOA Máximo (m)</b>	365
<b>Armazenagem</b>	11 pátios de minério de ferro (2,2 milhões ton) 10 armazéns para granéis (500 mil ton) 3 armazéns para fertilizantes (80 mil ton) 1 armazém para carga geral (3,2 mil ton) 4 tanques para combustível
<b>Movimentação 2025 (t)</b>	87.407.354
<b>Produto(s) com maior volume movimentado (2025)</b>	Minério de Ferro
<b>Maiores classes de navios</b>	Valemax
<b>Total de atracções (2025)</b>	528
<b>Movimentação média por navio 2025 (t)</b>	165.544

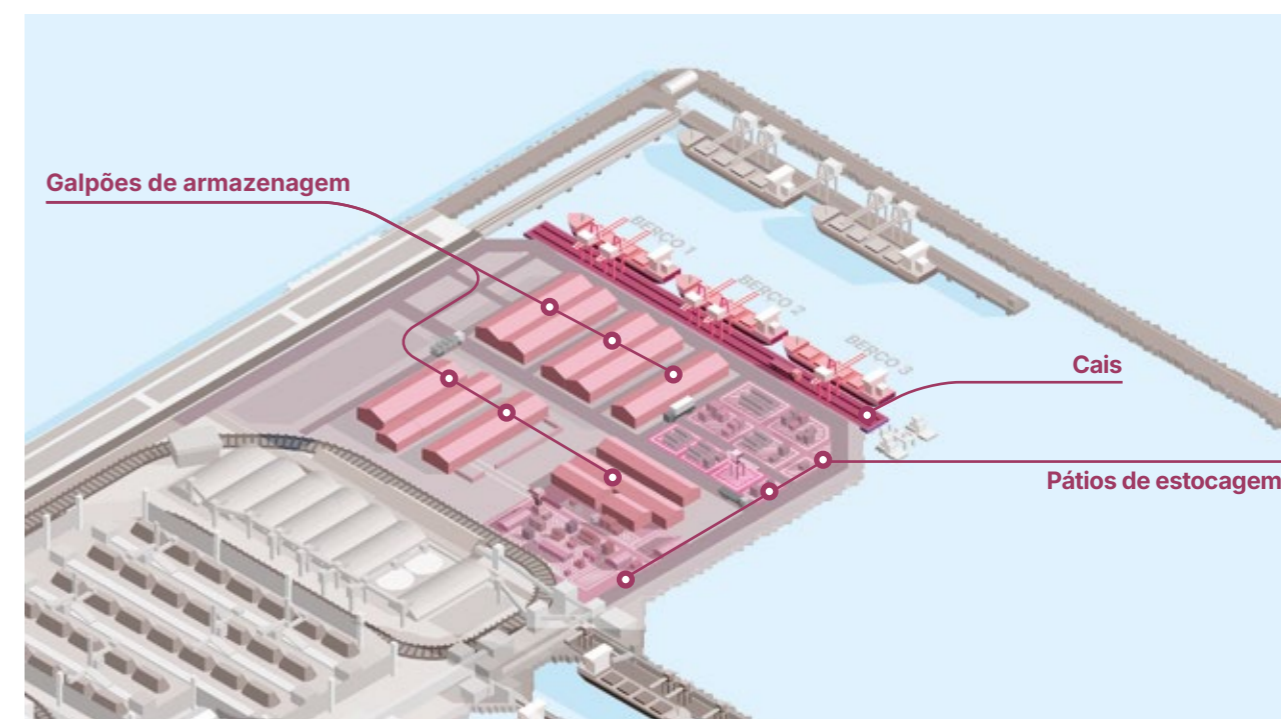
Fonte: Antaq 2025; Mlnfra, 2019; Vale, 2021; Transpetro, 2023; Entrevista com Vale, VLI Logística e Transpetro, 2025.  
Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

## TERMINAL DE PRODUTOS SIDERÚRGICOS (TPS)

O Terminal de Produtos Siderúrgicos (TPS) é de propriedade de três empresas: ArcelorMittal Tubarão, Usiminas e Gerdau, e opera em regime de condomínio, sendo estas responsáveis pela administração, gestão e suporte operacional do terminal. O TPS é voltado predominantemente à movimentação da produção siderúrgica dessas empresas, com destaque para bobinas e chapas de aço, além de operar o embarque de outros produtos, como rochas ornamentais.

A infraestrutura do TPS inclui um cais corrido de 638 metros, dividido em três berços de atracção e uma ampla retroárea, composta por pátios e armazéns destinados à armazenagem e à preparação das cargas. Em 2025, o TPS movimentou 7,2 milhões de toneladas, consolidando-se como o maior terminal do Brasil em volume de produtos siderúrgicos movimentados.

Figura 22 • Terminal de Produtos Siderúrgicos (TPS)



Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

Tabela 16 • Informações do Terminal de Produtos Siderúrgicos

<b>Tipologia</b>	Terminal de Uso Privado (TUP)
<b>Proprietário/Autoridade portuária</b>	ArcelorMittal Tubarão, Gerdau e Usiminas
<b>Operador(es)</b>	ArcelorMittal Tubarão, Gerdau e Usiminas
<b>Município(s)</b>	Vitória
<b>Berços</b>	3
<b>Perfis de carga</b>	Carga geral
<b>Infraestrutura de acostagem</b>	3 berços com 638m de cais acostável
<b>Calado Máximo (m)</b>	13,5
<b>TPB máximo (t)</b>	90.000
<b>LOA Máximo (m)</b>	300
<b>Armazenagem</b>	Área útil de estocagem: 266.058,7 m <sup>2</sup>
<b>Movimentação 2025 (t)</b>	7.237.618
<b>Produto(s) com maior volume movimentado (2025)</b>	Produtos siderúrgicos
<b>Maiores classes de navios</b>	Panamax
<b>Total de atracções (2025)</b>	259
<b>Movimentação média por navio 2025 (t)</b>	27.944

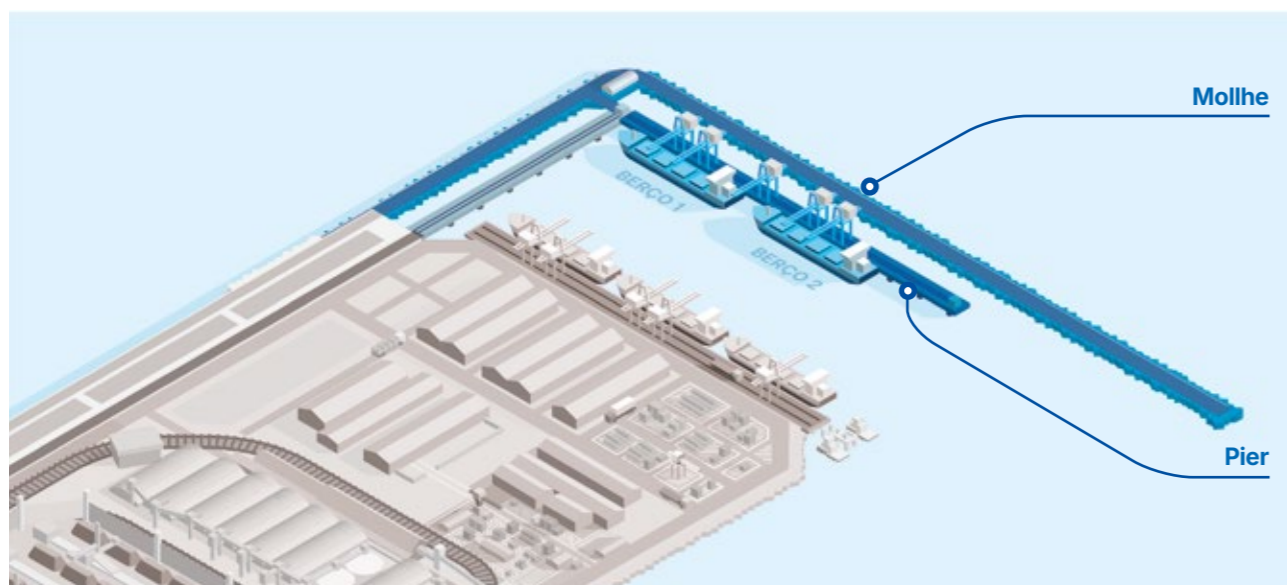
Fonte: Antaq 2025; Mlnfra, 2019; Arcelormittal, 2020; Entrevista com ArcelorMittal, 2025.  
Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES

## TERMINAL DE PRAIA MOLE

O Terminal de Praia Mole, localizado no Complexo de Tubarão, é de propriedade da Vale e se destaca como um dos principais terminais brasileiros de importação de insumos siderúrgicos. Especializado no desembarque de carvão, coque e minério de ferro, o terminal atende às principais siderúrgicas do país, configurando-se como um elo estratégico na cadeia de suprimentos da indústria do aço.

Em relação à movimentação de carvão, o terminal ocupa posição de destaque nacional: mais da metade do carvão importado pelo Brasil é desembarcada em Praia Mole, o que o consolida como o maior terminal do país nesse segmento. Sua estrutura dispõe de dois berços de atracação aptos a receber navios Capesize, operando com alta eficiência. Em 2025, o terminal movimentou 10,1 milhões de toneladas, classificando-se como o terceiro maior do Espírito Santo em volume movimentado.

Figura 23 • Terminal de Praia Mole



Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

Tabela 17 • Informações do Terminal de Praia Mole

Tipologia	Terminal de Uso Privado (TUP)
Proprietário/Autoridade portuária	Vale
Operador(es)	Vale
Município(s)	Vitória
Berços	2
Perfis de carga	Granel sólido
Infraestrutura de acostagem	1 píer com 717 m acostáveis
Calado Máximo (m)	17
TPB máximo (t)	250.000
LOA Máximo (m)	300
Armazenagem	5 pátios (1,1 milhão de ton)
Movimentação 2025 (t)	10.162.970
Produto(s) com maior volume movimentado (2025)	Carvão Mineral
Maiores classes de navios	Capesize
Total de atracações (2025)	147
Movimentação média por navio 2025 (t)	69.136

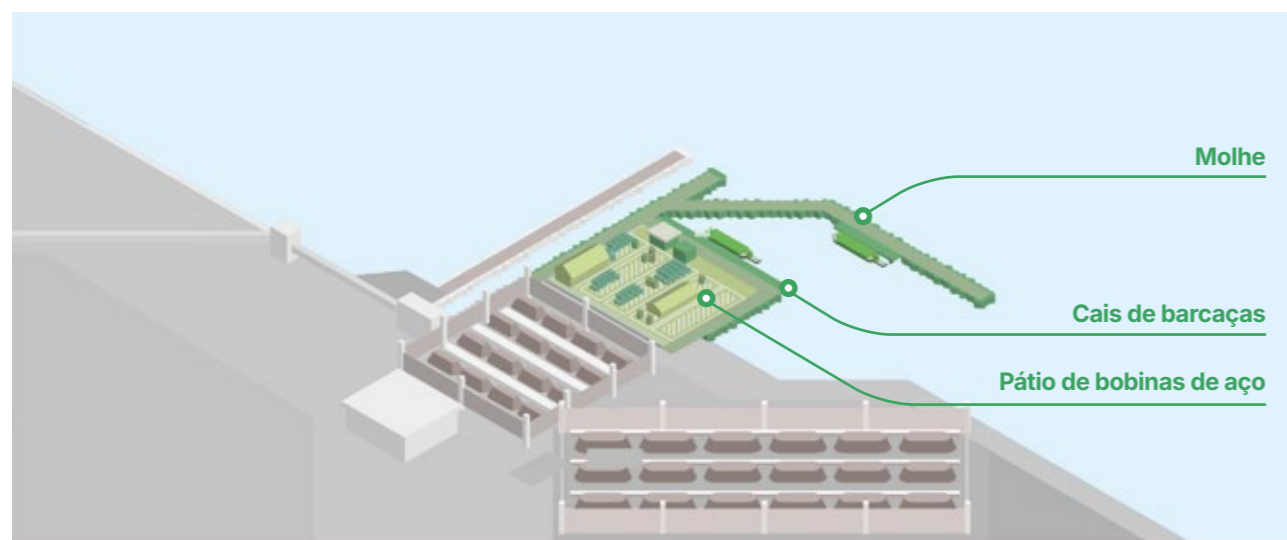
Fonte: Antaq 2025; Mlnfra, 2019; Vale, 2021; Entrevista com Vale, 2025.  
Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

## TERMINAL DE BARCAÇAS OCEÂNICAS (TBO)

Construído em 2006, no município de Vitória, o Terminal de Barcaças Oceânicas (TBO) foi projetado para atender operações logísticas específicas da ArcelorMittal. O terminal é responsável pelo embarque de bobinas de aço laminado a quente com destino aos Portos de São Francisco do Sul e Itajaí (SC). No trajeto de retorno, as barcaças transportam bobinas laminadas a frio, destinadas a clientes localizados no Espírito Santo.

A infraestrutura do TBO inclui um cais de atracação, molhe e pátio operacional. Cada barcaça possui capacidade para transportar até 10 mil toneladas, o equivalente a aproximadamente 350 bobinas de aço. Em 2025, o terminal movimentou 492 mil toneladas, consolidando-se como um elo estratégico na cadeia logística da ArcelorMittal no Brasil.

Figura 24 • Terminal de Barcaças Oceânicas (TBO)



Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

Tabela 18 • Informações do Terminal de Barcaças Oceânicas

<b>Tipologia</b>	Terminal de Uso Privado (TUP)
<b>Proprietário/Autoridade portuária</b>	ArcelorMittal Tubarão
<b>Operador(es)</b>	ArcelorMittal Tubarão
<b>Município(s)</b>	Vitória
<b>Berços</b>	2 (1 operacional)
<b>Perfis de carga</b>	Carga geral
<b>Infraestrutura de acostagem</b>	1 berço de 195 metros
<b>Calado Máximo (m)</b>	6,5
<b>TPB máximo (t)</b>	10.000
<b>LOA Máximo (m)</b>	145
<b>Armazenagem</b>	1 pátio de bobinas: 20.000 m <sup>2</sup>
<b>Movimentação 2025 (t)</b>	492.456
<b>Produto(s) com maior volume movimentado (2025)</b>	Bobinas de aço
<b>Maiores classes de navios</b>	Barcaças Oceânicas
<b>Total de atracções (2025)</b>	48
<b>Movimentação média por navio 2025 (t)</b>	10.260

Fonte: Antaq 2025; Mlnfra, 2019; ArcelorMittal, 2022; Entrevista com ArcelorMittal, 2025.

## 03. Complexo Portuário de Barra do Riacho

Uma das indústrias que se instalou no Espírito Santo no período dos grandes projetos industriais foi a então Aracruz Celulose, atual Suzano, no município de Aracruz. A empresa iniciou suas operações em 1978 e, desde o início, estruturou sua logística com o objetivo de ampliar a competitividade no mercado global. Parte fundamental dessa estratégia foi a construção do Porto de Barra do Riacho, concebido para escoar a produção de celulose destinada à exportação e importar insumos utilizados no seu processo industrial. Para gerenciar o terminal portuário, a Aracruz Celulose criou a Portocel, empresa responsável pela administração do porto.

As operações portuárias tiveram início em 1978,

com a inauguração do primeiro berço de atracção. O segundo berço foi construído em 1996 e o terceiro, em 2009, consolidando o Portocel como uma referência mundial no transporte marítimo de celulose<sup>79</sup>. Em 2003, foi inaugurado um terminal de barcaças em Portocel, destinado à cabotagem de celulose proveniente da Veracel Celulose e de madeira cultivada pela própria Aracruz, ambas oriundas do sul da Bahia.

O Portocel era originalmente propriedade da Portobrás, que manteve o controle acionário do porto até 1985, quando a Aracruz Celulose foi privatizada. A partir daí, o terminal passou a pertencer à

79. Codesa, 2017.

Aracruz Celulose e à Cenibra. Em 2009, a Aracruz Celulose foi incorporada pela Votorantim Celulose e Papel, formando a Fibria, que, após o processo de fusão com a Suzano Papel e Celulose, em 2019, deu origem à Suzano S.A, atual proprietária de 51% do Portocel, enquanto os 49% restantes permanecem sob propriedade da Cenibra.

Localizado a apenas 4,3 km da unidade industrial da Suzano, o porto dispõe de conexão ferroviária com a Cenibra, em Belo Oriente (MG), por meio da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM)<sup>80</sup>. Essa integração modal representa um diferencial competitivo do complexo logístico de Barra do Riacho que, além da celulose, também movimentava madeira e produtos siderúrgicos.

Ao lado do Portocel, encontra-se o Porto Organizado de Barra do Riacho, cuja autoridade portuária é a Vports. Nesse porto está instalado o Terminal Aquaviário de Barra do Riacho (TABR), construído pela Petrobras entre 2009 e 2013 e atualmente operado pela Transpetro. Além disso, a área da poligonal do porto organizado possui uma zona greenfield, para a qual a Vports iniciou processo de licenciamento ambiental, visando a

implantação de um porto multipropósito, que deverá contemplar operações de descomissionamento de plataformas<sup>81</sup>.

Por fim, com a entrada em operação do Porto da Imetame, prevista para 2026, o complexo portuário de Barra do Riacho deve ampliar ainda mais sua relevância na logística estadual e nacional. A implantação da Zona de Processamento de Exportação (ZPE), próxima ao Complexo, também tem o potencial de dinamizar a atividade industrial na região, que já conta com o Estaleiro Seatrium Aracruz, em operação desde 2012, reforçando o papel estratégico da região no comércio internacional e na atração de novos investimentos.

O desenvolvimento do Complexo de Barra do Riacho como hub logístico tem o potencial de ser impulsionado também pelo programa Parklog ES. Trata-se de um projeto que integra as infraestruturas logísticas de 10 municípios no entorno do complexo, por meio de uma aliança cooperativa público-privada voltada a garantir o planejamento, a execução e o monitoramento de projetos e ações em andamento, que já somam R\$ 12,3 bilhões em investimentos públicos e privados.

80. Portocel, 2024.

81. Informação mais recente sobre o uso da área greenfield até o momento da publicação deste estudo.

## LINHA CRONOLÓGICA

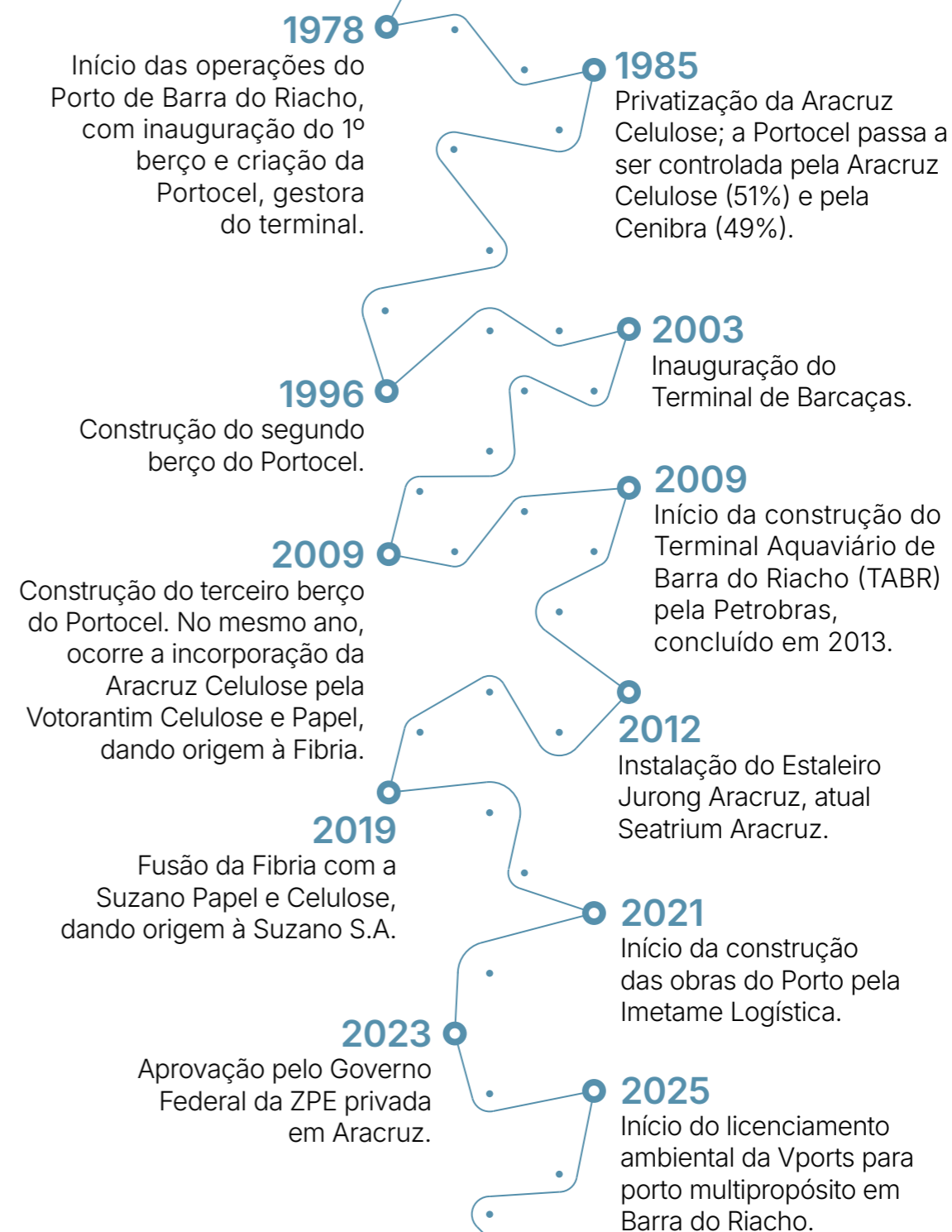
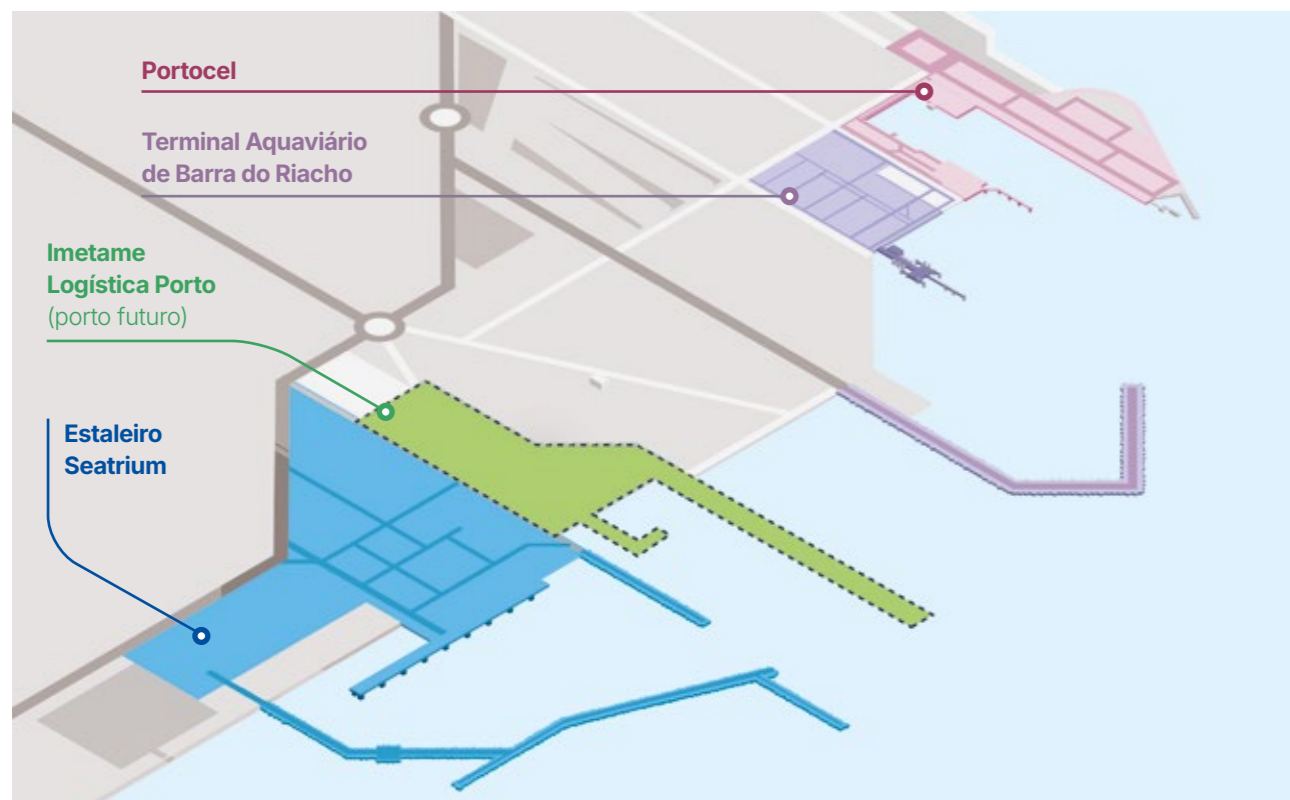


Figura 25 • Complexo Portuário de Barra do Riacho



Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

## PORTOCEL

Localizado no município de Aracruz, o Portocel é o único porto brasileiro especializado no embarque de produtos florestais, como celulose e papel. Consolidado como uma referência no setor, o terminal resulta de uma parceria entre a Suzano e a Cenibra e representa a segunda principal via de exportação de celulose do Brasil, atrás apenas do Porto de Santos<sup>82</sup>. Nos últimos anos, o Portocel vem recebendo investimentos voltados à diversificação de cargas, ampliando sua atuação para produtos siderúrgicos, rochas ornamentais, veículos, offshore e sal<sup>83</sup>.

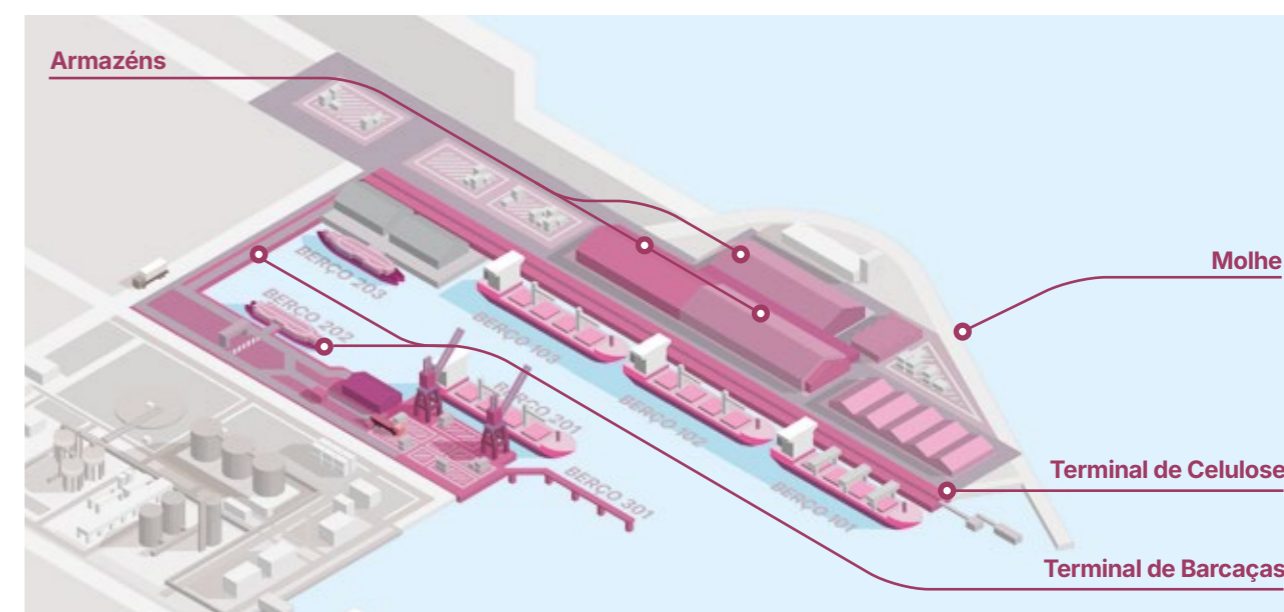
A estrutura principal de Portocel conta com 700 metros de cais acostável, divididos em três berços de atracação com capacidade para receber navios do tipo post-Panamax. Faz parte das operações e infraestrutura do porto um terminal de barcaças composto por três berços dedicados a esse tipo de embarcação e uma estrutura auxiliar para a espera das barcaças. Em 2025, o Portocel movimentou mais de 7,8 milhões de toneladas, consolidando sua importância estratégica para a logística portuária nacional e para o setor de base florestal<sup>84</sup>.

## 03 • COMPLEXO PORTUÁRIO DE BARRA DO RIACHO

O Portocel dispõe de uma ampla retroárea operacional, composta por quatro armazéns, três galpões e cerca de 400 mil m<sup>2</sup> de pátios, além de 209 mil m<sup>2</sup> adicionais disponíveis para futuras expansões. Sua alta eficiência operacional

associa-se à integração entre diferentes modais logísticos, com uma distribuição equilibrada das cargas destinadas à exportação: 57,9% chegam por rodovias, 25,2% por ferrovias e 16,9% por via marítima<sup>85</sup>.

Figura 26 • Portocel



Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

Tabela 19 • Informações dos terminais de Portocel

<b>Tipologia</b>	Terminal de Uso Privado (TUP)
<b>Proprietário/Autoridade portuária</b>	Suzano e Cenibra
<b>Operador(es)</b>	Portocel
<b>Município(s)</b>	Aracruz
<b>Terminais</b>	Terminal de Celulose Terminal de Barcaças
<b>Berços</b>	Terminal de Celulose: 3 berços Terminal de Barcaças: 3 berços

82. Antaq, 2025.

83. Portocel, 2025.

84. Antaq, 2025.

85. Portocel, 2025.

<b>Perfis de carga</b>	Carga geral
<b>Infraestrutura de acostagem</b>	Terminal de Celulose: 700 m cais acostável Terminal de Barcaças: 525 m cais acostável
<b>Calado Máximo (m)</b>	Terminal de Celulose: 13,2 Terminal de Barcaças: 6
<b>TPB máximo (t)</b>	Terminal de Celulose: 85.000 Terminal de Barcaças: 7.650
<b>LOA Máximo (m)</b>	Terminal de Celulose: 230 Terminal de Barcaças: 145
<b>Armazenagem</b>	4 armazéns: 56,8 mil m <sup>2</sup> (223,5 toneladas) 3 galpões: 10,99 mil m <sup>2</sup> Pátio: 400 mil m <sup>2</sup>
<b>Movimentação 2025 (t)</b>	7.787.241
<b>Produto(s) com maior volume movimentado (2025)</b>	Celulose
<b>Maiores classes de navios</b>	Post-Panamax
<b>Total de atracções (2025)</b>	408
<b>Movimentação média por navio 2025 (t)</b>	19.086

Fonte: Antaq 2024; MInfra, 2019; Portocel, 2023; Entrevista com Portocel, 2025. Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

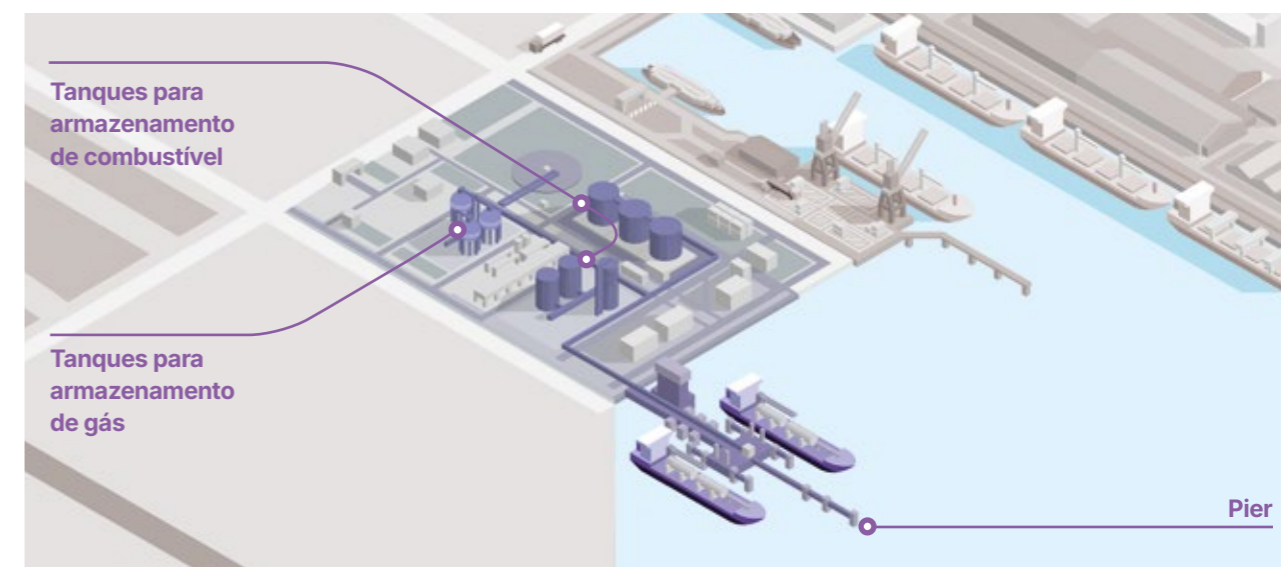
## TERMINAL AQUAVIÁRIO DE BARRA DO RIACHO (TABR)

Localizado no município de Aracruz, o Terminal Aquaviário de Barra do Riacho (TABR) é responsável pelo armazenamento e movimentação de Gás Liquefeito de Petróleo (GLP) e C5+, combustível utilizado na indústria petroquímica. Esses produtos são provenientes da Unidade de Tratamento de Gás de Cacimbas (UTGC), resultado do processamento de gás natural e condensado extraídos dos campos da Bacia do Espírito Santo.

A conexão entre a UTGC e o terminal é realizada por meio de dutos.

O TABR pertence e é operado pela Transpetro. Em 2025, o terminal movimentou cerca de 92,2 mil toneladas de produtos. Sua infraestrutura compreende um píer com dois berços de atracção com capacidade para receber navios do tipo Handymax.

Figura 27 • Terminal Aquaviário de Barra do Riacho (TABR)



Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

Tabela 20 • Informações do Terminal de Aquaviário de Barra do Riacho

<b>Tipologia</b>	Área com explorador
<b>Proprietário/Autoridade portuária</b>	Petrobras / Vports
<b>Explorador da Área</b>	Transpetro
<b>Município(s)</b>	Aracruz
<b>Berços</b>	2
<b>Perfis de carga</b>	Granel líquido e gasoso
<b>Infraestrutura de acostagem</b>	1 píer com 220 metros de cais acostável
<b>Calado Máximo (m)</b>	11,2
<b>TPB máximo (t)</b>	60.000
<b>LOA Máximo (m)</b>	235
<b>Armazenagem</b>	3 esferas de GLP (9.633 M <sup>3</sup> ) 3 Tanques GLP Refrigerados e 3 tanques C5+ (60.998 M <sup>3</sup> )
<b>Movimentação 2025 (t)</b>	92.260
<b>Produto(s) com maior volume movimentado (2025)</b>	GLP (Gás Liquefeito de Petróleo/gás de cozinha) e C5+ (combustível usado na indústria petroquímica)
<b>Maiores classes de navios</b>	Handymax
<b>Total de atracções (2025)</b>	22
<b>Movimentação média por navio 2025 (t)</b>	4.194

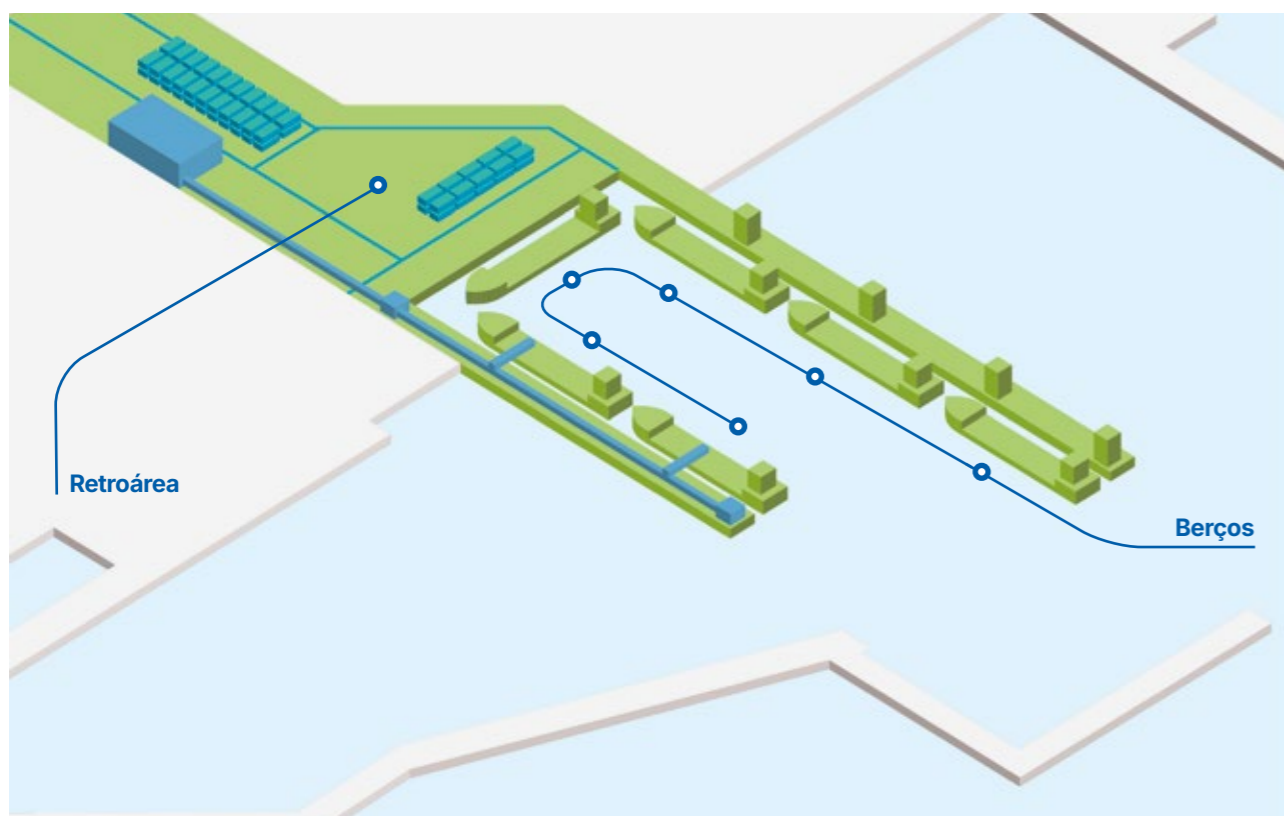
Fonte: Antaq, 2024; MInfra, 2019; Transpetro, 2022; Entrevista com Transpetro, 2025. Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

## IMETAME LOGÍSTICA PORTO (PORTO FUTURO)

O Grupo Imetame está construindo, em Aracruz, o Imetame Logística Porto, com investimento estimado em R\$ 3 bilhões. O projeto portuário prevê a construção de quatro terminais: um terminal de contêineres, com cais de 1.100 metros e três berços; um terminal de cargas gerais, com um berço de 390 metros; um terminal de granéis sólidos, com cais de 600 metros e dois berços; e um terminal de granéis líquidos, com três berços em 1.300 metros de cais.

Atualmente<sup>86</sup>, as obras se concentram na construção do terminal de contêineres, cuja primeira fase está prevista para entrar em operação em 2028. Após concluída a dragagem, o porto contará com uma profundidade de 17 metros, apto a receber navios de grande porte<sup>87</sup>. Em dezembro de 2025, a armadora alemã Hapag-Lloyd anunciou a compra de 50% do terminal de contêiner da Imetame.

Figura 28 • Imetame Logística Porto (porto futuro)



Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

O futuro porto está sendo projetado para operar com embarcações de maior capacidade e que atualmente enfrentam limitações em diversos terminais do litoral brasileiro. Entre elas, destacam-se os navios do tipo New Post Panamax, com 366 metros de comprimento, voltados à movimentação de contêineres; os navios Capesize, utilizados no transporte de granéis sólidos; e os navios Suezmax, empregados na logística de granéis líquidos. Com essa configuração, o Imetame Logística Porto pretende inaugurar uma nova geração de portos no Espírito Santo, com infraestrutura alinhada às exigências do comércio internacional de longo curso.

O porto pretende atuar como um Terminal Concentrador (Hub Port), realizando operações de transbordo entre navios de longo curso e embarcações de cabotagem, que abastecem portos menores (Feeder Port). No segmento de granéis sólidos, o terminal busca se posicionar como alternativa logística à crescente produção agrícola brasileira, com capacidade projetada para movimentar até 20 milhões de toneladas anuais. O Terminal de Granéis Líquidos está planejado para movimentar e armazenar petróleo e derivados, realizando operações ship-to-ship, abastecimento de navios e atividades de distribuição. A estimativa é que

o terminal movimente cerca de 8 milhões de toneladas por ano.

A integração logística do porto poderá ser potencializada por meio de obras de conexão ferroviária e rodoviária. Neste sentido, está prevista a construção de um ramal ferroviário de 7 quilômetros, que ampliaria a cobertura da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) até a retroárea do porto, além de uma periferia ferroviária de 3,6 quilômetros. Em parceria com o Departamento de Edificações e de Rodovias do Espírito Santo (DER-ES), a Imetame também busca desenvolver projetos viários estratégicos, como o Contorno da Barra do Sahy, o Contorno Sul de Aracruz, a duplicação da rodovia ES-257 e a implantação de um mergulhão na ES-010, no trecho sob responsabilidade do porto<sup>88</sup>.

A hinterlândia do Porto Imetame contará, ainda, com a Zona de Processamento de Exportação (ZPE) de Aracruz, administrada pelo Grupo Imetame. A ZPE tem potencial para consolidar um complexo porto-indústria, alavancando a competitividade do Porto e de todo o Complexo Portuário de Barra do Riacho.

86. As informações foram atualizadas até a conclusão deste estudo.

87. Imetame, 2024.

88. Imetame, 2024.

Tabela 21 • Informações do Imetame Logística Porto (porto futuro)

<b>Tipologia</b>	Terminal de Uso Privado (TUP)
<b>Proprietário/Autoridade portuária</b>	Imetame
<b>Operador(es)</b>	Imetame
<b>Município(s)</b>	Aracruz
<b>Berços</b>	Terminal de Contêiner: 3 Terminal Multicarga e Granel Sólido: 3 Terminal de Granéis Líquidos: 3
<b>Perfis de carga</b>	Multipropósito
<b>Infraestrutura de acostagem</b>	Terminal de Contêiner: 1.100 m de cais acostável Terminal Multicarga e Granel Sólido: 990 m de cais acostável Terminal de Granéis Líquidos: 1.300 m de cais acostável
<b>Calado Máximo (m)</b>	Terminal de Contêiner: 17 Terminal Multicarga e Granel Sólido: 17 Terminal de Granéis Líquidos: 17 (Futuro 23 m)
<b>TPB máximo (t)</b>	Terminal de Contêiner: 16.000 TEUs Terminal Multicarga e Granel Sólido: Até 180.000 toneladas Terminal de Granéis Líquidos: Até 300.000 m <sup>3</sup>
<b>LOA Máximo (m)</b>	Terminal de Contêiner: 366 Terminal Multicarga e Granel Sólido: Até 300 Terminal de Granéis Líquidos: Até 360
<b>Armazenagem</b>	Terminal de Contêiner: 32 mil TEUs Terminal Multicarga e Granel Sólido: Até 600.000 toneladas Terminal de Granéis Líquidos: 380 mil m <sup>3</sup>
<b>Maiores classes de navios</b>	Terminal de Contêiner: New Post Panamax (Futuro Megamax) Terminal Multicarga e Granel Sólido: Capesize Terminal de Granéis Líquidos: VLCC

Fonte: Imetame, 2024; Entrevista com Imetame, 2025. Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

## 04. Outros Portos do Norte Capixaba

### TERMINAL NORTE CAPIXABA

O Terminal Norte Capixaba (TNC) está localizado em São Mateus, no norte do Espírito Santo. Foi construído pela Petrobras quando a empresa desativou o Terminal de Regência como parte da infraestrutura de escoamento da produção do polo norte capixaba. Atualmente é de propriedade da norueguesa Seacrest Petróleo, uma produtora independente de petróleo e gás focada em reativar campos maduros em terra (onshore) no Espírito Santo. Desde 2006, antes mesmo da aquisição do terminal pela Seacrest Petróleo, ocorrida em 2023, já era utilizado para escoar o petróleo onshore do norte do estado. A operação está sob a responsabilidade da Transpetro.

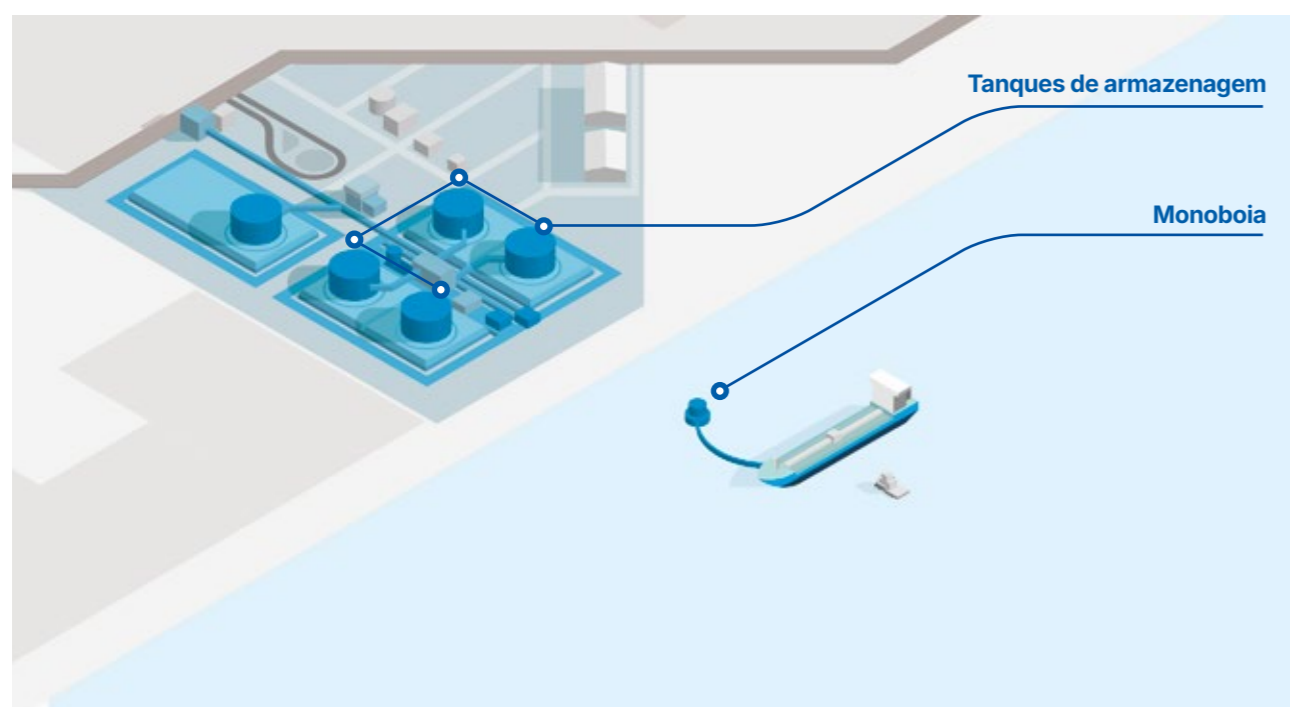
Sua infraestrutura é diferente dos demais portos capixabas: é um terminal flutuante, que não dispõe de um cais de atracação, mas é operacionalizado por uma monoboia<sup>89</sup>, equipamento específico para o recebimento do petróleo em alto mar, conectando os navios aos terminais de armazenamento terrestres. Assim, para realizarem as operações de carregamento e descarregamento no TNC, os navios são ancorados próximos à monoboia instalada a 3,6 quilômetros da costa.

89. A monoboia (Single Point Mooring – SPM) é um sistema offshore de amarração e carregamento situado fora da área abrigada do porto, usado para transferência de petróleo entre o oleoduto submarino e navios-tanque. O navio não atraca nela, permanece fundeado ao sistema de amarração.

Na área seca há cinco tanques de grande capacidade, ligados ao escoamento marítimo via oleoduto e monoboia. O petróleo dos campos terrestres do Polo Norte Capixaba é enviado para os tanques, ali armazenados e, então, transferidos

via oleoduto para a monoboia e, da monoboia, para os navios. A capacidade de armazenamento do terminal equivale a cerca de 78 mil m<sup>3</sup> de petróleo, sendo 63.264 m<sup>3</sup> de petróleo pesado e 15.600 m<sup>3</sup> de petróleo leve.

Figura 29 • Terminal Norte Capixaba



Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

Tabela 22 • Informações do Terminal Norte Capixaba

<b>Tipologia</b>	Terminal de Uso Privado (TUP)
<b>Proprietário/Autoridade portuária</b>	Seacrest
<b>Operador(es)</b>	Transpetro
<b>Município(s)</b>	São Mateus
<b>Berços</b>	-

<b>Perfis de carga</b>	Granéis líquidos
<b>Infraestrutura de acostagem</b>	Monoboia
<b>Calado Máximo (m)</b>	12
<b>TPB máximo (t)</b>	80.000
<b>LOA Máximo (m)</b>	-
<b>Armazenagem</b>	5 tanques (78 mil m <sup>3</sup> )
<b>Movimentação 2025 (t)</b>	339.665
<b>Produto(s) com maior volume movimentado (2025)</b>	Petróleo Bruto
<b>Maiores classes de navios</b>	-
<b>Total de atracções (2025)</b>	9
<b>Movimentação média por navio 2025 (t)</b>	37.741

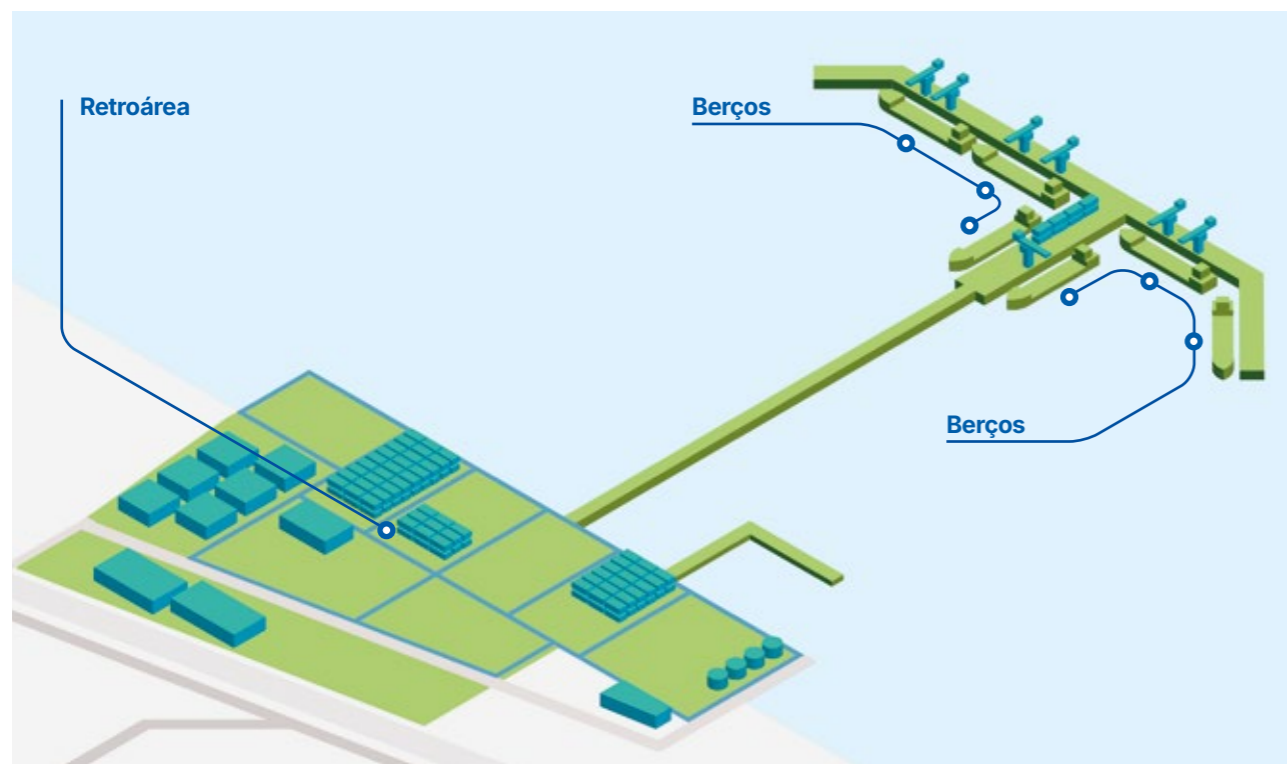
Fonte: Antaq 2025; Mlnfra, 2019; Transpetro, 2023; Entrevista com Transpetro, 2025. Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

### TUP DE URUSSUQUARA – PETROCITY PORTOS (PORTO FUTURO)

O Terminal de Uso Privado de Urussuquara, da Petrocity Portos, é um projeto portuário localizado no município de São Mateus, ao norte do estado. O projeto prevê sete berços, totalizando 2.360 metros de estrutura de atracção, com profundidade de até 16 metros. O porto tem como objetivo atender a navios de contêineres, carga geral e granéis. O terminal também contará com uma base para recebimento de gás natural liquefeito (GNL), conectada ao gasoduto GASCAC, e tem investimento estimado em R\$ 4,6 bilhões.

Outro projeto importante da Petrocity é a instalação de uma usina termoelétrica com capacidade de geração de 1,8 GW, além de um parque fotovoltaico com capacidade de geração de 30 MW. Além disso, o plano ainda prevê a implantação de condomínios logísticos, ligações ferroviárias com o Sudeste e o Centro-Oeste, e unidades de transbordo e armazenamento de cargas.

Figura 30 • TUP de Urussuquara – Petrocity Portos (porto futuro)



Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

Tabela 23 • Informações do TUP de Urussuquara - Petrocity Portos (porto futuro)

<b>Tipologia</b>	Terminal de Uso Privado (TUP)
<b>Proprietário/Autoridade portuária</b>	Petrocity
<b>Operador(es)</b>	Petrocity
<b>Município(s)</b>	São Mateus
<b>Berços</b>	7
<b>Perfis de carga</b>	Multipropósito
<b>Infraestrutura de acostagem</b>	2.360 metros acostáveis
<b>Calado Máximo (m)</b>	16

Fonte: Petrocity, 2025. Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

## 05. Outros Portos do Sul Capixaba

### TERMINAL MARÍTIMO PONTA UBU

O Terminal Marítimo Ponta Ubu, também conhecido como Porto de Ubu, está localizado no município de Anchieta, no sul do estado. O porto foi fundado em 1977, junto com o Complexo de Ubu, que hoje possui quatro usinas de pelotização de minério de ferro, quatro estações de tratamento de água e o porto. O terminal marítimo é um importante elo da cadeia produtiva da Samarco, que começa com a extração e beneficiamento de minério de ferro no Complexo de Germano (MG), segue com o transporte via mineroduto até o Complexo de Ubu (ES), onde o minério é transformado em pelotas e, em seguida, direcionado ao porto para exportação<sup>90</sup>.

O mineroduto foi uma inovação da Samarco que a posicionou como a primeira empresa no Brasil a utilizar esse tipo de modal para o transporte de minério de ferro. Atualmente, a companhia opera três minerodutos, de aproximadamente 400 km de extensão, responsáveis pelo escoamento da produção de Minas Gerais até o Espírito Santo. Como parte da infraestrutura de suporte operacional ao mineroduto, há duas estações de bombas, para fornecer energia e impulsionar o deslocamento, em Minas Gerais, e duas estações de válvulas, para regular pressão e garantir segurança, no Espírito Santo.

90. Samarco, 2024.

Ao longo dos anos, a Samarco promoveu sucessivas expansões em seu complexo de pelotização em Ubu. As usinas 3 (inaugurada em 2008) e 4 (inaugurada em 2014) estão entre as maiores do mundo e consolidaram a planta da Samarco como o segundo maior complexo de pelotização de minério de ferro do Brasil<sup>91</sup>.

O Porto de Ubu é dotado de um píer principal equipado com dois berços destinados à movimentação de navios graneleiros, incluindo embarcações do tipo Capesize. Nesse mesmo píer, há também um berço dedicado a rebocadores. Além disso, o porto dispõe de uma estrutura complementar de apoio logístico, denominada Terminal de Cargas Diversas.

O porto é preparado para receber navios de até 250 mil toneladas, com capacidade de embarque anual de aproximadamente 33 milhões de toneladas. Embora sua principal operação seja a movimentação de pelotas de minério de ferro, o porto também transporta granéis sólidos e carga geral para a Samarco, além de ser utilizado em operações de embarcações para indústria de petróleo.

A movimentação do Porto de Ubu foi reduzida após a paralisação das operações da Samarco, decorrente do rompimento da barragem em Mariana, em dezembro de 2015. O retorno gradual das atividades da empresa e, conseqüentemente, do porto, teve início em 2021. Em 2025, a Samarco operava com 60% da sua capacidade e pretende alcançar os 100% até 2028<sup>92</sup>.

### LINHA CRONOLÓGICA

**1977**

Fundação do Porto de Ubu, em Anchieta, integrando o complexo industrial e logístico da Samarco.

**1997**

Inauguração da segunda usina de pelotização.

**2008**

Inauguração da terceira usina de pelotização.

**2014**

Conclusão da quarta usina, consolidando o complexo como o segundo maior do Brasil.

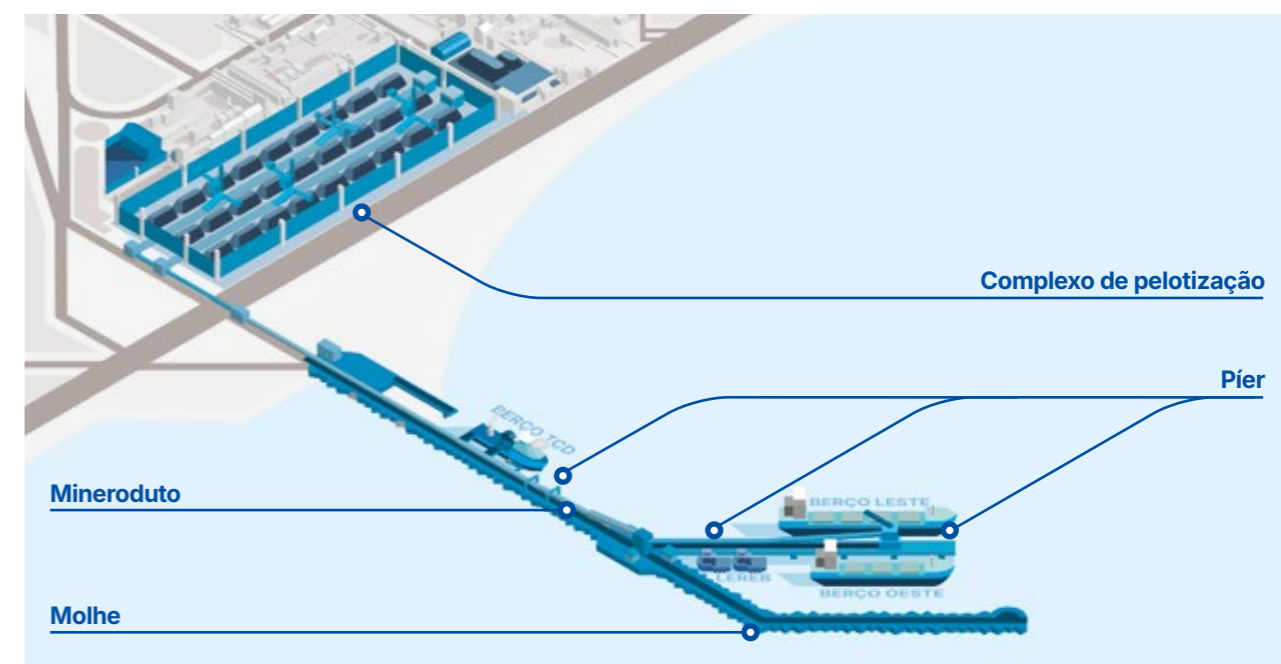
**2015**

Redução da movimentação do porto após a paralisação das operações da Samarco, decorrente do rompimento da barragem em Mariana.

**2021**

Retomada gradual das operações da Samarco e do Porto de Ubu.

Figura 31 • Terminal Marítimo Ponta Ubu



Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

Tabela 24 • Informações do Porto de Ubu

<b>Tipologia</b>	Terminal de Uso Privado (TUP)
<b>Proprietário/Autoridade portuária</b>	Samarco
<b>Operador(es)</b>	Samarco
<b>Município(s)</b>	Anchieta
<b>Berços</b>	3
<b>Perfis de carga</b>	Granel sólido e carga geral
<b>Infraestrutura de acostagem</b>	730 metros de cais acostável
<b>Calado Máximo (m)</b>	16,8
<b>TPB máximo (t)</b>	250.000
<b>LOA Máximo (m)</b>	302
<b>Armazenagem</b>	3 pátios de minério de ferro (1.800.000 t)
<b>Movimentação 2025 (t)</b>	16.517.579
<b>Produto(s) com maior volume movimentado (2025)</b>	Minério de ferro
<b>Maiores classes de navios</b>	Capesize
<b>Total de atracções (2025)</b>	141
<b>Movimentação média por navio 2025 (t)</b>	117.146

Fonte: Antaq 2025; Mlnfra, 2019; Samarco, 2024; Entrevista com Samarco, 2025. Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

91. In The Mine, 2021.

92. Samarco, 2025.

## PORTO CENTRAL (PORTO FUTURO)

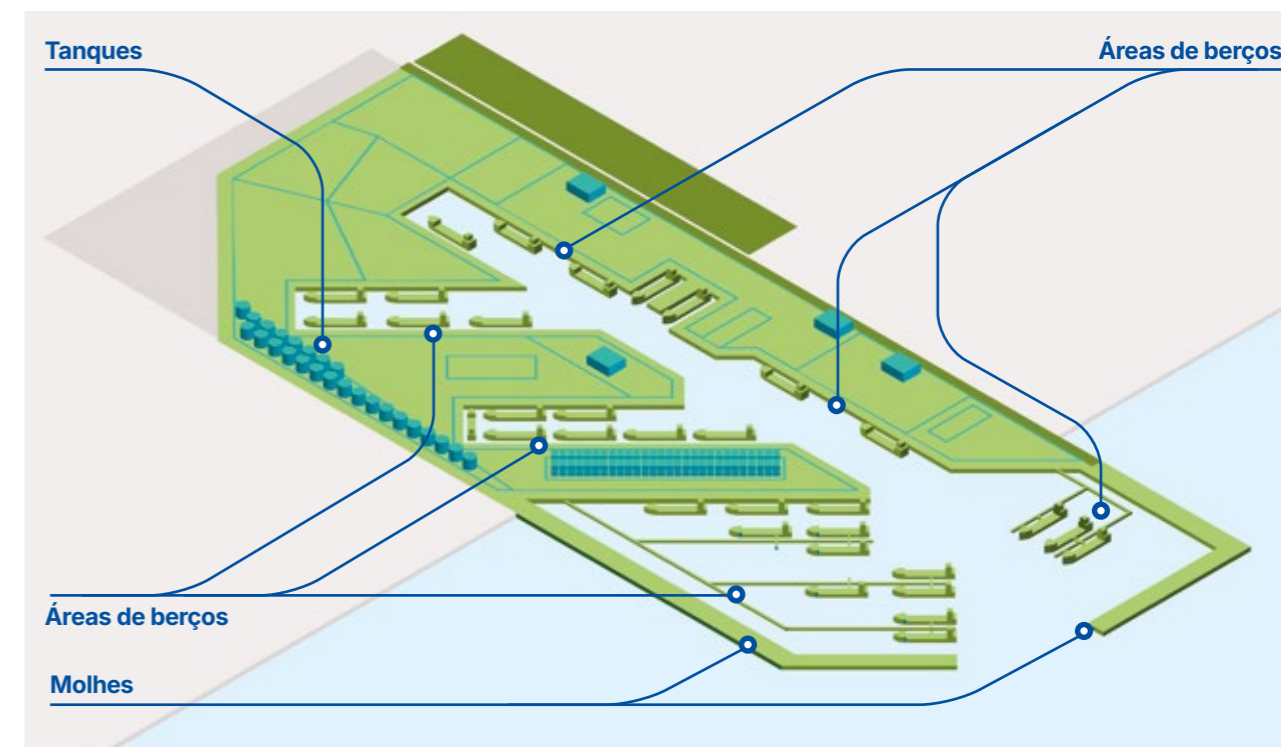
O Porto Central é um projeto portuário de grande dimensão sendo planejado em área greenfield, localizado no município de Presidente Kennedy, no sul do Espírito Santo. Trata-se do mais amplo empreendimento portuário em desenvolvimento no estado, com capacidade para receber navios de grande porte e movimentar diferentes tipos de carga. Com influência da indústria de petróleo e gás presente na região, o projeto foi concebido para atender de forma estratégica às demandas desse setor.

A construção do porto está em andamento e teve início pelo Terminal de Granéis Líquidos, destinado a operações de transbordo de petróleo no formato ship-to-ship entre embarcações que exigem grande calado. Essa estrutura contará com 25 metros de profundidade e um investimento estimado em R\$ 2,6 bilhões, com potencial de destacar o Porto Central como um ponto logístico relevante para o escoamento de petróleo e derivados no Brasil.

Além disso, o projeto prevê a instalação de terminais para grãos sólidos, carga geral e contêineres, com a proposta de operar como um hub port, realizando conexões entre rotas internacionais e portos regionais. O Porto Central também planeja integrar-se à futura ferrovia EF-118, que conectará o litoral capixaba à malha ferroviária nacional, ampliando sua acessibilidade e competitividade. Paralelamente, está em estudo a construção da EF-352, ferrovia que cruzará o Quadrilátero Ferífero de Minas Gerais e áreas agrícolas estratégicas, oferecendo uma nova rota de escoamento para grãos e minérios em direção ao litoral.

A proposta em desenvolvimento inclui um complexo porto-indústria, com infraestrutura planejada para abrigar estaleiros, um polo de geração de energia e uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE) dentro da área portuária. O investimento total estimado para a implantação completa do Porto Central e de suas estruturas associadas é de aproximadamente R\$ 16 bilhões.

Figura 32 • Porto Central (porto futuro)



Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

Tabela 25 • Informações do Porto Central (porto futuro)

<b>Tipologia</b>	Terminal de Uso Privado (TUP)
<b>Proprietário/Autoridade portuária</b>	Porto Central
<b>Operador(es)</b>	Diversos
<b>Município(s)</b>	Presidente Kennedy
<b>Berços</b>	54
<b>Perfis de carga</b>	Multipropósito
<b>Infraestrutura de acostagem</b>	11 mil metros de cais acostável
<b>Calado Máximo (m)</b>	23
<b>TPB máximo (t)</b>	404.000
<b>LOA Máximo (m)</b>	372
<b>Armazenagem</b>	18,5 milhões de m <sup>2</sup> de área retroportuária
<b>Maiores classes de navios</b>	VLCC e Valemax

Fonte: Porto Central, 2026; Entrevista com Porto Central, 2025. Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

## 06. Infraestruturas complementares

### INSTALAÇÕES ALFANDEGADAS E LOGÍSTICA INTERIORES

Os portos marítimos movimentam um grande volume de cargas no comércio internacional, o que exige um rigoroso controle regulatório por parte da alfândega. Esse processo garante que a entrada e a saída de mercadorias do país ocorram em conformidade com a legislação vigente, incluindo o pagamento de impostos e taxas, além da apresentação dos documentos necessários, atividades que integram o processo de despacho aduaneiro.

No Brasil, o despacho aduaneiro ocorre exclusivamente em áreas alfandegadas, os recintos alfandegados, sob jurisdição da autoridade aduaneira, representada pela Receita Federal. Recinto alfandegado é o lugar onde as mercadorias importadas ou a serem exportadas podem ficar armazenadas, antes de serem submetidas ao despacho aduaneiro. São exemplos de recintos alfandegados: estações aduaneiras, como portos secos e CLIA; silos ou tanques para armazenamento de produtos a granel; Zonas de Processamento de Exportação (ZPE); dentre outros.

Para fins de controle de atividade aduaneira, o território brasileiro é dividido em zona primária e secundária. De acordo com a legislação brasileira (Decreto nº 6.759/2009), as zonas primárias cor-

respondem às áreas terrestres e aquáticas de portos e aeroportos alfandegados, bem como aos pontos de fronteira. Já as zonas secundárias abrangem as demais áreas do território nacional<sup>93</sup>. Os recintos alfandegados poderão estar em zonas primárias ou em zonas secundárias.

As estações aduaneiras de zona secundária atuam como complemento logístico aos portos marítimos.

Tradicionalmente, o despacho aduaneiro ocorre nas áreas alfandegadas internas dos portos, ou seja, em zonas primárias. No entanto, o crescimento expressivo do comércio exterior brasileiro nas últimas décadas trouxe desafios significativos para a infraestrutura logística, especialmente a sobrecarga das zonas primárias nos portos, gerando atrasos na liberação de cargas para embarque e desembarque. Com o objetivo de reduzir tal sobrecarga, foram criados os recintos alfandegados nas zonas secundárias.

No Brasil, as estações aduaneiras de zona secundária atuam como complemento logístico aos portos marítimos, formando uma rede de apoio que contribui para reduzir os congestionamentos nos terminais e melhorar a eficiência no acesso terrestre. Além disso, essas estruturas trazem benefícios

para a relação porto-cidade, ao aliviar o tráfego nas vias urbanas que conectam os portos às cidades, uma vez que tendem a se instalar próximos a rodovias e corredores logísticos estratégicos.

Entre as principais estruturas que compõem essa rede de apoio logístico estão os chamados portos secos, que correspondem a recintos alfandegados localizados em zona secundária e destinados à realização de operações aduaneiras fora da área portuária. No Brasil, esses estabelecimentos foram instituídos pelo Decreto-Lei nº 1.455/1976 e inicialmente denominados Estações Aduaneiras do Interior (EADI), sendo posteriormente regulamentados pelo Decreto nº 6.759/2009 e por outros normativos mais recentes. Segundo a Receita Federal (2009), os portos secos são “recintos alfandegados de uso público, situados em zonas secundárias, onde são realizadas operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias e bagagens, sempre sob controle aduaneiro”. Destaca-se que o termo ‘porto seco’ apresenta um sentido diferente do adotado internacionalmente para dry port. Enquanto no exterior o conceito costuma designar plataformas logísticas intermodais conectadas a portos marítimos, no contexto brasileiro a definição de porto seco aproxima-se mais do conceito de bonded warehouse, ou armazém alfandegado<sup>94</sup>.

93. Receita Federal, 2024.

94. Santos, 2019.

Uma variação de estação aduaneira de zona secundária é o Centro Logístico e Industrial Aduaneiro/CLIA. O CLIA foi criado mediante a Medida Provisória 612, de 4 de abril de 2013, cuja vigência foi de apenas 4 meses, tendo expirado em 1º de agosto de 2013. Logo, como estação aduaneira de zona secundária coexistem portos secos e CLIA.

**Porto Seco:** recinto alfandegado de uso público, sob gestão privada por meio de permissão ou concessão, localizado na zona secundária, com controle rígido de acesso e armazenagem sob regime aduaneiro, destinado a despacho aduaneiro e logística (armazenagem, consolidação e desconsolidação de cargas). Substituiu a nomenclatura Estação Aduaneira de interior/EADI.

**Centro Logístico Industrial e Aduaneiro/CLIA:** recinto alfandegado, de uso público ou privado, sob gestão privada por meio de licença, com maior flexibilidade de serviços e de layout operacional, destinado a despacho aduaneiro, logística e atividades industriais (manipulação, beneficiamento, personalização de mercadorias).

O Espírito Santo conta com três CLIA: Cotia Armazéns Gerais S/A (Terca Zilli), Silotec - Cia. de Transportes e Armaz. Gerais S/A (GDL Logística) e Tegma Logística Integrada S/A. Os atuais CLIA capixabas têm origem em estruturas implantadas

a partir da década de 1990<sup>95</sup>, em um contexto de crescimento da movimentação portuária impulsionado pelo Fundap<sup>96</sup>. Nesse cenário, essas estruturas de apoio logístico se consolidaram como plataformas essenciais para a operacionalização e o sucesso de uma política pública estratégica para o desenvolvimento do Espírito Santo. Os três CLIA capixabas estão estrategicamente posicionados às margens da BR-101 e dispõem de infraestrutura de armazenagem adequada para diferentes tipos de carga. A presença desses portos no estado fortalece a posição do Espírito Santo como um centro logístico estratégico e altamente competitivo no comércio exterior. No estado não há infraestruturas registradas como portos secos.

Também na zona secundária, recintos podem ser autorizados pela Receita Federal para despacho aduaneiro de exportação, mesmo que em áreas não alfandegadas. O Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação/REDEX é uma área não alfandegada voltada a agilizar processos de exportação. O Espírito Santo possui três áreas de REDEX: MSC Meditternean Logística e Interport Logística em Vila Velha, e Multilift Logística em Cariacica.

Ainda, os silos e tanques para armazenamento de produtos a granel, inclusive aqueles localizados em áreas contíguas ao porto organizado

ou às instalações portuárias, ou ligados a estes por tubulações, esteiras rolantes ou similares, deverão também ser alfandegados pela Receita Federal. O Espírito Santo conta com dois silos e tanques alfandegados: os tanques da Rhodes S/A no Cais de Capuaba e da Oiltanking Terminals próximo ao Terminal de São Torquato.

Por sua vez, as Zonas de Processamento de Exportação (ZPE) são áreas industriais preponderantemente exportadoras que operam sob controle alfandegário<sup>97</sup>. Em junho de 2023, foi criada a ZPE de Aracruz, a primeira ZPE privada do país, que será administrada pelo Grupo Imetame e se localizará a cerca de 11 km do porto atualmente em construção pela empresa. Além disso, a ZPE situa-se a 1 km da Estrada de Ferro Vitória a Minas e a 500 metros de um gasoduto.

A área dispõe de 508 mil metros quadrados disponíveis para uso e contará com uma área alfandegada exclusiva para realização dos processos de despacho aduaneiro, além da oferta de diversos serviços logísticos. Atualmente, a ZPE de Aracruz já tem dois investimentos confirmados.

95. A medida provisória que possibilitou a criação dos CLIA também permitiu que os Portos Secos fossem convertidos em CLIA (Receita Federal, 2024), como ocorreu com os portos secos capixaba.

96. Mattedi, 2018.

## ZONAS DE PROCESSAMENTO DE EXPORTAÇÃO

As ZPE caracterizam-se como áreas de livre comércio com o exterior, destinadas à instalação de empresas direcionadas à produção de bens a serem comercializados no exterior, à prestação de serviços vinculados à industrialização das mercadorias a serem exportadas ou à prestação de serviços a serem comercializados ou destinados exclusivamente ao exterior. As empresas autorizadas a se instalar nas ZPE contam com suspensão de tributos na compra de máquinas, matérias-primas e insumos usados na produção de mercadorias a serem exportadas. Desde a elaboração da primeira lei que buscava instituir ZPE no Brasil, em 1988, já houve cerca de 26 pedidos de instalação de ZPE no território brasileiro. Atualmente, o país possui quatro ZPEs ativas: ZPE de Cáceres (MT), ZPE de Parnaíba (PI), ZPE de Pecém (CE), ZPE de Uberaba (MG), e nove ZPE em implementação, seja em fase obras e/ou alfandegamento: ZPE do Açú (RJ), ZPE de Aracruz (ES), ZPE de Araguaína (TO), ZPE de Bacabeira (MA), ZPE de Barcarena (PA); ZPE de Bataguassú (MS), ZPE de Imbituba (SC), ZPE de Senador Guomard (AC) e ZPE de Suape (PE)<sup>98</sup>.

97. Mdic, 2017.

98. Mdic, 2025.

## ESTALEIRO SEATRIUM ARACRUZ

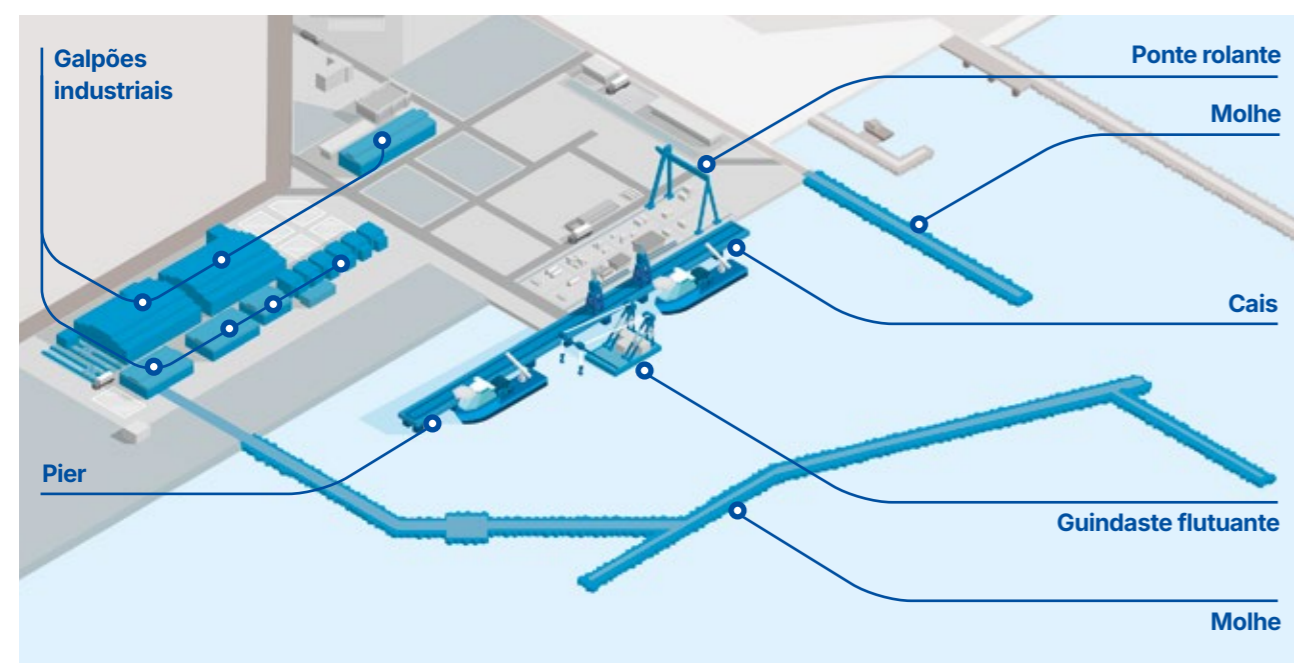
O Estaleiro Seatrium Aracruz foi construído pelo grupo Sembcorp Marine, que, em 2023, fundiu com a Keppel Offshore e Marine, renomeando o então Estaleiro Jurong Aracruz para Estaleiro Seatrium Aracruz. A Seatrium Operações possui 3 estaleiros no Brasil: Aracruz/ES, Angra dos Reis/RJ e Navegantes/SC.

Inaugurado em 2012, o Estaleiro Seatrium Aracruz é especializado na construção de embarcações para exploração do setor de Petróleo e Gás Natural, com foco no fornecimento de navios-sonda e navios-plataforma. A chegada do estaleiro em Aracruz ocorreu na esteira do

avanço da exploração do petróleo na camada pré-sal no Brasil.

Sua movimentação portuária consiste em equipamentos e insumos para construção de suas embarcações, como reatores, caldeiras, aparelhos e materiais elétricos, dentre outros. Sua infraestrutura inclui um cais de atracação de 1 km e profundidade de até 15,5 m, instalações auxiliares de tubulação, oficinas de fabricação de peças de aço para as embarcações, entre outros. Entre seus equipamentos, se destaca o maior guindaste flutuante da América Latina, com capacidade de içamento de 3.600 toneladas e alcance de 110 metros de altura.

Figura 33 • Estaleiro Seatrium Aracruz



Elaboração: OBSERVATÓRIO FINDES.

## REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). Estatístico Aquaviário. 2025. Disponível em: <https://web3.antaq.gov.br/ea/sense/index.html#pt>. Acesso em: março de 2026.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). Painel de Portos Públicos. Disponível em: <https://aquarela.antaq.gov.br/single/?appid=7367309e=6-d4d4-72b-b0dc3998768-72fbf&sheet=517b258c-f119-4b2d-80a8-7b536ddbeed2&opt=cursel%2Cctxmenu>. Acesso em: março de 2026.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). Painel Instalações Privadas. Disponível em: <https://aquarela.antaq.gov.br/single/?appid=5944b812=2-cbd4680--7a6b004-0dc476edc&sheet=05d6dc11-6d7d-4bda-8142-fbd3a0ee3904&theme=classic&opt=cursel%2Cctxmenu>. Acesso em: março de 2026.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). Processo nº 6814-19. Disponível em: <https://juris.antaq.gov.br/index.php/2019/04/01/6814-19/>. Acesso em: março de 2026.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). Quantificação do feeder. Brasília: ANTAQ, 2022.

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ). Vias Economicamente Navegadas 2022. Brasília: ANTAQ, 2022.

ARCELORMITTAL TUBARÃO. Resolução TBO nº 002: Normas para tráfego e permanência de navios e embarcações no Terminal de Barcaças Oceânicas. Serra, out. 2022

ARCELORMITTAL TUBARÃO. Resolução TPS nº 029: Normas para tráfego e permanência de navios e embarcações no Terminal privativo e de uso misto de Praia Mole - TPS. Vitória, set. 2020.

ASSOCIAÇÃO DE TERMINAIS PORTUÁRIOS PRIVADOS (ATP). Às vezes a melhor estratégia é começar pelo fim. 2022. Disponível em: <https://www.portosprivados.org.br/na-midia/artigos/as-vezes-a-melhor-estrategia-e-comecar-pelo-fim>. Acesso em: março de 2026.

BANCO DE DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO (BANDES) - Manual Fundap - v. Nov. 2023.

BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (BNDES). Desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (2022). Disponível em: <https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/transparencia/desestatizacao/projetos-encerrados/desestatizacao-da-companhia-docas-do-espírito-santo-codesa>. Acesso em: março de 2026.

BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL (BNDES). Portos. Disponível em: <https://hubdeprojetos.bndes.gov.br/pt/setores/Portos>. Acesso em: março de 2026.

BRASIL. Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/2011-2014/2013/Lei/L12815.htm#:~:text=1%C2%BA%20Esta%20Lei%20regula%20a,e%20arrendamento%20de%20bem%20p%C3%BAblico](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/2011-2014/2013/Lei/L12815.htm#:~:text=1%C2%BA%20Esta%20Lei%20regula%20a,e%20arrendamento%20de%20bem%20p%C3%BAblico). Acesso em: março de 2026.

BRASIL. Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l8630.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm). Acesso em: março de 2026.

COMPANHIA DOCAS DO ESPÍRITO SANTO (CODESA). Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Barra do Riacho. Florianópolis: Fundação de Ensino de Engenharia de Santa Catarina, 2017.

COMPANHIA VALE DO RIO DOCE (CVRD). Companhia Vale do Rio Doce: 50 anos de história. Rio de Janeiro: CVRD, 1992.

CONSELHO ADMINISTRATIVO DE DEFESA ECONONÔMICA (CADE). Mercado de serviços portuários. Brasília: Ministério da Justiça, Departamento de Estudos Econômicos, 2024.

EURELECTRIC. European ports: the green energy hubs of the future. Bruxelas: Eurelectric, [s.d.]. Disponível em: <https://www.eurelectric.org/news/green-ports/>. Acesso em: 14 abr. 2025.

FRATILA, Alexandra et al. The importance of maritime transport for economic growth in the european union: A panel data analysis. Sustainability, v. 13, n. 14, p. 7961, 2021.

FUGAZZA, Marco; HOFFMANN, Jan. Liner shipping connectivity as determinant of trade. Journal of Shipping and trade, v. 2, n. 1, p. 1, 2017.

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. Departamento de Edificações e de Rodovias do Estado do Espírito Santo (DER-ES). Sistema Rodoviário do Estado do Espírito Santo: atualização do sistema rodoviário do Estado do Espírito Santo. Vitória: DER-ES, 2022.

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO. Fundap: 54 anos impulsionando o Comércio Exterior no Espírito Santo. Vitória, 22 maio 2024. Disponível em: <https://www.es.gov.br/Noticia/fundap-54-anos-impulsionando-o-comercio-exterior-no-espírito-santo>. Acesso em: março de 2026.

GURGEL, Antonio de Pádua. Portos do Espírito Santo. Vitória, ES: Pro Texto, 2020.

HARALAMBIDES, Hercules E. Gigantism in container shipping, ports and global logistics: a time-lapse into the future. Maritime Economics & Logistics, v. 21, n. 1, p. 1-60, 2019.

HARALAMBIDES, Hercules. Globalization, public sector reform, and the role of ports in international supply chains. Maritime Economics & Logistics, v. 19, p. 1-51, 2017.

IMETAME. Estudo de Impacto Ambiental (EIA): ampliação do Imetame Logística Porto - Volume I. Aracruz: Imetame Logística Porto, nov. 2024.

IMETAME. Imetame Logística Porto: apresentação institucional ao Centrrochas. Aracruz: Imetame, maio 2024.

IN THE MINING (ITM). Evolução do parque de pelotização no Brasil. 2021. Disponível em: <https://www.inthemine.com.br/site/evolucao-do-parque-depelotizacao-no-brasil/>. Acesso em: março de 2026

INFRA S/A. Transporte Aquaviário: Modelos de Gestão Portuária. Artigo Técnico 6, 2023.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA DE ESTATÍSTICA (IBGE). A história portuária do Espírito Santo. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?id=442382&view=detalhes#:~:text=A%20hist%C3%B3ria%20portu%C3%A1ria%20do%20Esp%C3%ADrito,sul%20da%20Ilha%20de%20Vit%C3%B3ria>. Acesso em: agosto de 2024.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA DE ESTATÍSTICA (IBGE). IBGE divulga recortes geográficos do país atualizados para 2024. Agência de Notícias, 24 jun. 2025. Disponível em: <https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-noticias/2012-agencia-de-noticias/noticias/43754-ibge-divulga-recortes-geograficos-do-pais-atualizados-para-2024>. Acesso em: março de 2024.

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES (IJSN). Implantação de projetos de grande porte no Espírito Santo: análise do quadro socioeconômico e territorial na fronteira de expansão metropolitana sul capixaba. Vitória, ES: IJSN, 2011.

MACHADO, Edson de Moraes et al. A questão portuária nacional: o caso do Estado do Espírito Santo. 2016.

MATTEDI, José Carlos. Alma de portuário: história do Porto de Vitória. Vitória, 2018.

MATTOS, Marcelo Delpupo Wanick et al. Desestatização dos portos no Brasil: análise a partir da privatização da companhia Docas do Espírito Santo e das inovações da Lei nº 12.815/13. 2023.

MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA (MInfra). Plano Mestre do Complexo Portuário de Vitória e Barra do Riacho. Vitória, ES: 2019.

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS (MPor). Planejamento portuário. 2025. Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/planejamento-portuario>. Acesso em: março de 2026.

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS (MPor). Sistema portuário. 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/transporte-aquaviario/sistema-portuario>. Acesso em: março de 2026.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS (Mdic). Comex Stata. Disponível em: <https://comexstat.Mdic.gov.br/pt/home>. Acesso em: março de 2026.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS (Mdic). ZPE criadas e autorizadas no Brasil. 2026. Disponível em: <https://www.gov.br/Mdic/pt-br/assuntos/zpe/zpe-criadas>. Acesso em: março de 2026.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA, COMÉRCIO E SERVIÇOS (Mdic). Zonas de Processamento de Exportação (ZPE): aspectos históricos, marco legal, benefícios e oportunidades de investimento. 2017.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO (MTE). Relação Anual de Informações Sociais (Rais). Distrito Federal, 2024.

MONTEIRO, Feliciano. Portos em Portugal. Fundação Francisco Manuel dos Santos, 2022.

MORANDI, Angela Maria. Reestruturação industrial e siderurgia: uma análise do setor siderúrgico brasileiro: o caso da CST. 1996.

MUNIM, Ziaul Haque; SCHRAMM, Hans-Joachim. The impacts of port infrastructure and logistics performance on economic growth: the mediating role of seaborne trade. *Journal of Shipping and Trade*, v. 3, n. 1, p. 1-19, 2018.

NOTTEBOOM, T.; PALLIS, A.; RODRIGUE, J.-P. *Port Economics, Management and Policy*; Routledge: Nova York, NY, EUA, 2022.

OBSERVATÓRIO FINDES. Indicador de Atividade Econômica IAE-FINDES – 1º trimestre de 2022. Vitória: OBSERVATÓRIO FINDES, 2022.

PEREZ, Alberto Portugal; WILSON, John S. Export Performance and Trade Facilitation Reform: Hard and Soft Infrastructure. *World Development*, v. 40, n. 7, p. 1295-1307, 2012.

PETROBRAS TRANSPORTE S.A. (TRANSPETRO). Port Information – Terminal Norte Capixaba (TNC). 3. ed., rev. D. São Mateus, nov. 2023

PETROBRAS TRANSPORTE S.A. (TRANSPETRO). Port Information – Terminal Aquaviário de Barra do Riacho (TABR). 3. ed., rev. 1. Aracruz, dez. 2022

PETROBRAS TRANSPORTE S.A. (TRANSPETRO). Port Information – Terminal Aquaviário de Vitória (TEVIT). 3. ed., rev. 1. Vitória, jan. 2023

PETROCITY NAVEGAÇÃO. Página inicial. Disponível em: <https://petrocitynavegacao.com.br/pagina-inicial/>. Acesso em: março de 2026.

PORTO CENTRAL. O porto. Disponível em: <https://www.portocentral.com.br/o-porto/>. Acesso em: março de 2026.

RECEITA FEDERAL. Centros Logísticos e Industriais Aduaneiros - Clías - Licenciamento e Alfandegamento em 2006 e 2013. Brasília: Ministério da Fazenda, Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil, 14 ago. 2024 Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/alfandegamento/local-ou-recinto-que-pode-ser-alfandegado/recintos-em-zona-secundaria-ou-em-ponto-de-fronteira-mediante-contrato-de-concessao-ou-permissao-porto-seco-ou-mediante-licenciamento-clia/centros-logisticos-industriais-aduaneiros-clias>. Acesso em: março de 2026.

RECEITA FEDERAL. Alfandegamento – Conceitos. Brasília: Ministério da Fazenda, Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil, 14 ago. 2024. Disponível em: <https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/aduana-e-comercio-exterior/manuais/alfandegamento/Alfandegamento%20-%20Conceito>. Acesso em: 10 set. 2025.

RIBEIRO, L. C. M.; SIQUEIRA, M. da P. S. Portos e cidades: expansão e modernização dos portos de Vitória (sec. XX-XXI). In: Revista Dimensões, vol. 28, 2012.

SAMARCO MINERAÇÃO S.A. Resolução nº 10: Terminal Marítimo Ponta Ubu. Anchieta, jul. 2024

SAMARCO. Processo produtivo. Disponível em: <https://www.samarco.com/processo-produtivo/>. Acesso em: março de 2026.

SAMARCO. Relatório de Sustentabilidade da Samarco apresenta avanços na gestão de sustentabilidade. Disponível em: <https://www.samarco.com/relatorio-de-sustentabilidade-da-samarco-apresenta-avancos-na-gestao-de-sustentabilidade/#:~:text=O%20Conselho%20de%20Administra%C3%A7%C3%A3o%20da,at%C3%A9%20o%20final%20deste%20ano>. Acesso em: março de 2026.

SAMARCO. Samarco encerra Recuperação Judicial. 2025. Disponível em: <https://www.samarco.com/samarco=-encerra-recuperacao-judicial/#:~:text=A%20Samarco%20vem%20implementando%20com,finos%20de%20min%C3%A9rio%20de%20ferro>. Acesso em: dezembro de 2025.

SANTOS, Paula Gonçalves Ferreira. O porto seco no Brasil. Brasília: Câmara dos Deputados, Consultoria Legislativa, 2019. (Estudo Técnico).

TERMINAL ESPECIALIZADO DE BARRA DO RIACHO S.A. (PORTOCEL). Institucional. 2024. Disponível em: <https://www.portocel.com.br/a-portocel/institucional/>. Acesso em: março de 2026.

TERMINAL ESPECIALIZADO DE BARRA DO RIACHO S.A. (PORTOCEL). Resolução nº 003: Norma de tráfego e permanência de navios e embarcações. Aracruz, fev. 2023

UNITED NATIONS CONFERENCE ON TRADE AND DEVELOPMENT (UNCTAD). UNCTADstat Data Centre. Disponível em: <https://unctadstat.unctad.org/datacentre/>. Acesso em: março de 2026.

VALE S.A. (2025). Logística [página da internet]. Disponível em: <https://vale.com/pt/logistica>. Acessado em: março de 2026.

VALE S.A. Regulamento Portuário dos Terminais de Tubarão (TU) e de Praia Mole (TPM). Rev. 01. Vitória, 12 mar. 2021

VASCONCELOS, Flavia Nico. O desenvolvimento da interface cidade-porto em Vitória (ES) do período colonial ao início do século XXI: uma cidade portuária? 2011. 463 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2011.

VILLASCHI, Arlindo. Revisitando o tema FUNDAP. Blog de Economia Capixaba. 2022. Disponível em: <https://economiecapixaba.wordpress.com/2012/02/06/86/>. Acesso em: 14 jul. 2025.

VPORTS. Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Barra do Riacho. Vitória: Vports, 2024.

WORLD BANK. Global Container Port Performance Index 2023.

# GLOSSÁRIO

## A

---

**ADUANEIRO:** Relacionado às atividades de controle e fiscalização realizadas pela aduana (alfândega). Refere-se também aos tributos incidentes sobre a importação de mercadorias.

**ALFÂNDEGA:** Órgão público responsável por controlar, fiscalizar e regulamentar a entrada e saída de bens e pessoas no território nacional.

**ÁREA DE FUNDEIO:** Local delimitado onde embarcações podem ancorar temporariamente, aguardando autorização para atracação ou outras operações.

**ARMADOR:** Pessoa física ou empresa que equipa, mantém e explora comercialmente embarcações mercantes, sendo ou não proprietária do navio, com finalidade de transporte de cargas.

**AUTORIDADE PORTUÁRIA:** Entidade responsável pela administração e gestão de um porto público, incluindo a coordenação das operações e a delegação de áreas e serviços à iniciativa privada.

## B

---

**BARCAÇA:** Embarcação de fundo chato e estrutura reforçada, usada para transportar grandes quantidades de cargas.

**BERÇO DE ATRACAÇÃO:** Espaço específico do cais preparado para a atracação de embarcações, onde ocorrem operações de carga, descarga ou embarque de passageiros.

## C

---

**CABOTAGEM:** Navegação doméstica, realizada em águas do mesmo país, em contraste à navegação de longo curso.

**CAIS:** Estrutura construída na margem de um porto que permite a atracação de embarcações e a realização de operações de carga e descarga.

**CALADO:** Distância vertical entre a parte mais baixa do casco da embarcação (quilha) e a superfície da água, indicando a profundidade mínima necessária para sua operação segura.

**CANAL DE ACESSO:** Via navegável que conecta o mar aberto às instalações portuárias, podendo ser natural ou escavada.

**CARGA GERAL:** Categoria que abrange mercadorias diversas que não são transportadas a granel, normalmente acondicionadas em embalagens ou unidades de carga.

**COMPANHIA DOCAS:** Empresas públicas federais encarregadas da administração de portos organizados.

**CONTÊINER:** Unidade padronizada de transporte de carga, geralmente metálica, utilizada para facilitar a movimentação e o armazenamento de mercadorias.

## D

---

**DESEMBARAÇO ADUANEIRO:** Procedimento administrativo que autoriza a liberação de mercadorias ou passageiros após o cumprimento das exigências legais.

## E

---

**EMBARCAÇÃO:** Qualquer estrutura flutuante destinada à navegação, seja marítima, fluvial ou lacustre.

**ESTALEIRO:** Instalação industrial voltada à construção, manutenção ou reparo de embarcações e estruturas offshore.

## F

---

**FEEDER:** Serviço ou porto que atua como elo de distribuição ou coleta de cargas entre portos menores e um porto concentrador (hub).

## G

---

**GRANEL LÍQUIDO E GASOSO:** Cargas transportadas sem embalagem, em estado líquido ou gasoso (geralmente liquefeito), como combustíveis, produtos químicos ou gás natural.

GRANEL SÓLIDO: Produtos secos e fragmentados, como minérios e grãos, transportados em grandes volumes diretamente nos porões das embarcações.

GREENFIELD: Área inexplorada e disponível ao desenvolvimento de novos projetos, sem a presença de estruturas, processos ou ativos preexistentes.

## H

---

HINTERLÂNDIA: Área de influência econômica de um porto, de onde se originam ou para onde se destinam as cargas movimentadas.

HUB PORT: Porto que funciona como centro de concentração e redistribuição de cargas em uma rede logística.

## L

---

LANDLORD PORT: Modelo de gestão em que o poder público mantém a propriedade da infraestrutura e da área portuária, enquanto operadores privados executam as atividades operacionais.

LOA (Length Overall): Comprimento total de um navio, que corresponde à medida máxima de comprimento do casco, medido paralelamente à linha d'água.

## N

---

NAVEGAÇÃO DE INTERIOR: Transporte aquaviário realizado em rios, lagos e outras hidrovias interiores.

NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO: Navegação internacional entre portos de diferentes países.

NEOPANAMAX: Classe de navios com dimensões compatíveis com o novo Canal do Panamá, com grande capacidade de transporte de contêineres.

## O

---

OFFSHORE: Atividades realizadas no mar, geralmente próximas à costa, especialmente ligadas à indústria de petróleo e gás.

OPERAÇÃO PORTUÁRIA: Conjunto de atividades de movimentação e armazenagem de cargas ou embarque de passageiros dentro da área portuária.

OPERADOR PORTUÁRIO: Empresa autorizada a realizar operações portuárias, responsável pelas cargas sob sua guarda perante os órgãos reguladores.

ÓRGÃO GESTOR DE MÃO DE OBRA (OGMO): Entidade responsável por administrar e organizar a mão de obra portuária avulsa, garantindo sua qualificação, escalação e remuneração.

## P

---

PÍER: Estrutura avançada sobre a água, conectada à terra, utilizada para atracação e movimentação de cargas ou passageiros.

PLANO MESTRE: Instrumento de planejamento estratégico que orienta o desenvolvimento de portos organizados, incluindo investimentos e integração com a cidade e os acessos logísticos.

POLIGONAL: Delimitação geográfica oficial da área de um porto organizado, dentro da qual se exerce sua administração.

PORTO ORGANIZADO: Porto público sob responsabilidade da União, com operações reguladas por uma autoridade portuária.

PORTO SECO: Instalação alfandegada localizada fora da zona portuária, destinada ao despacho aduaneiro de mercadorias.

PRIVATE PORT: Modelo em que a gestão e operação do porto são integralmente conduzidas pela iniciativa privada.

PUBLIC SERVICE PORT: Modelo em que o Estado concentra todas as funções portuárias, incluindo gestão, operação e prestação de serviços.

## R

---

RETROÁREA: Área situada no entorno do porto, utilizada para apoio logístico, armazenagem e atividades complementares.

## S

---

SHIP-TO-SHIP: Operação de transferência de carga entre embarcações, realizada diretamente no ambiente aquaviário.

## T

---

**TERMINAL DE USO PRIVADO:** Instalação portuária fora da área de porto organizado, explorada por empresa privada.

**TERMINAL:** Instalação portuária destinada à movimentação e/ou armazenagem de cargas ou passageiros.

**TONELAGEM DE PORTE BRUTO (TPB):** Indicador da capacidade total de carga que uma embarcação pode transportar com segurança.

**TOOL PORT:** Modelo em que o Estado fornece infraestrutura e equipamentos, enquanto a operação é realizada por empresas privadas.

**TWENTY FOOT EQUIVALENT UNIT (TEU):** Unidade padrão equivalente a um contêiner de 20 pés, utilizada para medir a capacidade de transporte.

## V

---

**VALEMAX:** Tipo de navio graneleiro de grande porte, projetado para transporte de minério em grandes volumes.

## Z

---

**ZONA DE PROCESSAMENTO DE EXPORTAÇÃO (ZPE):** Área com incentivos fiscais e regime aduaneiro especial voltada à produção de bens destinados à exportação.

**ZONA PRIMÁRIA:** Área diretamente vinculada às operações de comércio exterior, como portos e aeroportos, sob controle aduaneiro.

**ZONA SECUNDÁRIA:** Demais áreas do território nacional onde o controle aduaneiro é exercido de forma complementar e contínua.



