

# O PORTO DO AGRO

*Vantagens geográficas, capacidade para atrair investimentos e infraestrutura moderna fazem do Porto do Itaqui, no Maranhão, um dos mais eficientes para o agronegócio brasileiro*

No início de setembro passado, o Brasil ganhou um novo marco logístico. Trata-se da segunda fase do Terminal de Grãos do Maranhão (Tegram) do Porto do Itaqui, uma das mais importantes obras de infraestrutura para o desenvolvimento do agronegócio brasileiro. O projeto recebeu R\$ 260 milhões em investimentos da iniciativa privada e abrirá caminho para que o Itaqui quase dobre a movimentação anual de grãos, que poderá chegar a impressionantes 20 milhões de toneladas – para efeito de comparação, o número equivale a quase 10% de toda a produção nacional de grãos.

Sob diversos aspectos, a iniciativa representa um grande passo para reforçar o papel do porto público como um dos mais relevantes do País. “Com o Novo Tegram, o Itaqui se fortalece como o grande porto da agricultura brasileira”, diz o governador do Maranhão, Flávio Dino. De fato, a nova fase colocará definitivamente a saída pelo Maranhão como uma das mais eficientes e rentáveis opções para a exportação de grãos e importação de insumos para as lavouras das mais pulsantes fronteiras agrícolas do País.

O novo terminal beneficia diretamente os produtores da região do Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia) e do nordeste do Mato

Grosso, mas estende seus benefícios também para outras regiões. Graças à sua proximidade desses polos agrícolas, onde avança sobretudo o plantio de soja e milho, ele irá proporcionar maior agilidade no escoamento da safra para mercados estratégicos, como o europeu e o asiático. “Estamos cada vez mais preparados para contribuir para a expansão do agronegócio brasileiro”, diz Ted Lago, presidente do Itaqui.

O novo terminal trouxe diversas inovações. Segundo Marcos Pepe Bertoni, diretor do consórcio Tegram, a segunda fase do projeto foi baseada na duplicação da moega ferroviária do porto, na instalação de novas esteiras de recepção e na aquisição de um shiploader com capacidade para carregar 3 mil toneladas por hora. “Tudo isso irá contribuir para a duplicação de nossa capacidade atual”, destaca Bertoni. O consórcio que administra o Tegram é formado pelas empresas Terminal Corredor Norte (ligada à trading NovaAgri, do grupo japonês Toyota Tsusho), Glencore Serviços (da trading Glencore), Corredor Logística e Infraestrutura (braço do Grupo CGG) e ALZ Terminais Portuários (das tradings Amaggi, Louis Dreyfus e Zen-Noh Grain).

Os projetos de modernização, os investimentos





**CARREGAMENTO DE SOJA, GRANEL LÍQUIDO E EMBARQUE DE CELULOSE, (DA ESQ. PARA A DIR): NOVAS ÁREAS GARANTEM MOVIMENTO RECORDE NO ITAQUI.**



constantes e a gestão profissional colocaram o Itaqui em um lugar de destaque no mapa portuário brasileiro. Em 2019, os 25,2 milhões de toneladas de cargas transportadas representaram um avanço de 12% sobre o resultado de 2018 – nenhum público entre os cinco maiores no Brasil cresceu tanto no mesmo período. As exportações foram responsáveis por 137 milhões de toneladas em 2019, ou 54% da movimentação total. O principal mercado atendido pelo Itaqui é o de grãos, mas o transporte de combustíveis, fertilizantes e celulose também é vital para a solidez do porto.

Não é só. A gestão da Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap), que administra o Itaqui, é reconhecida internacionalmente. O porto conta com dupla certificação, uma de qualidade de serviços (ISO 9001:2015) e outra ligada à gestão ambiental (ISO 14001:2015). Em 2020, outras duas certificações (nas áreas de segurança da informação e segurança do trabalho) estão previstas, o que diferenciará ainda mais as operações do Itaqui em relação aos seus pares. A visão da Emap é ser, até 2022, uma empresa referência em gestão portuária no Brasil.

#### **MAIS PERTO DOS MERCADOS**

O que explica o crescimento expressivo das cargas transportadas, muito acima da média nacional, e o reconhecimento do Itaqui como um dos mais completos portos do País? Inúmeras razões justificam o notável desempenho e a ótima reputação. Uma vantagem inquestionável do Itaqui diz respeito à sua localização geográfica. Entre os grandes portos, ele é um dos mais próximos dos principais mercados internacionais do agronegócio brasileiro (veja no infográfico ao final da reportagem). Uma simples comparação demonstra por que está à frente nesse aspecto. A distância do Porto do Itaqui para o Porto de

Valência, na Espanha, é de 3.566 milhas náuticas. O Porto de Santos, por sua vez, fica a 4.764 milhas náuticas daquele destino. Em termos logísticos, a diferença é significativa. Para a Europa e os Estados Unidos, a vantagem geográfica equivale a cinco dias a menos de viagem.

Outra virtude do Itaqui diz respeito a suas amplas conexões. No país, nenhum outro porto utiliza tanto o modal ferroviário, que responde por 55% no total de cargas transportadas. Além de ser o sistema mais eficiente do ponto de vista operacional, as ferrovias encurtam distâncias. Atualmente, o Itaqui utiliza as ferrovias para receber grãos, celulose e cobre e para expedir combustíveis para as principais cidades de sua área de influência e futuramente a utilizará também para fertilizantes e contêineres, inclusive refrigerados. Elas também permitem que o porto atenda estados em três regiões brasileiras. Teresina, no Piauí (Nordeste), é acessada pela Transnordestina. Palmeirante, no Tocantins (Norte), pela Carajás/Norte-Sul, ferrovia que também chega a Anápolis (GO), no Centro-Oeste. Esses são apenas alguns exemplos que confirmam os amplos campos de atuação do Itaqui.

Se forem consideradas todas as conexões, o complexo portuário é ligado pelas ferrovias Norte-Sul (da VLI), Norte-Sul (da Rumo), Estrada de Ferro Carajás (EFC) e a Transnordestina. *"A intermodalidade entre a VLI e o Porto do Itaqui vem colhendo bons frutos para as cargas de grãos, combustível e celulose",* diz Rodrigo Ruggiero, diretor de Planejamento e Integração da VLI. *"O Itaqui é parte crucial de um sistema que conecta malha rodoviária, ferrovia e porto, permitindo ao agronegócio contar com uma rota mais eficiente e adequada para grandes volumes."* Ruggiero destaca que o Terminal Portuário São Luís, administrado pela VLI, movimentou 41

milhões de toneladas de grãos no ano passado, um avanço de 22,7% sobre o ano anterior. A soja liderou os negócios, com 2,6 milhões de toneladas, seguida do milho, com 1,4 milhão. A soja é, de fato, o carro-chefe do Itaqui, que se consolidou como um dos três portos que mais exportam o grão no País.

Os combustíveis representam o segundo maior mercado atendido pelo Itaqui. Em 2019, foram movimentados 8 milhões de toneladas, o equivalente a 32% do volume total. Como resultado, o Itaqui firmou-se como o terceiro maior porto de movimentação de graneis líquidos do Brasil. A maior parte dos combustíveis vem dos Estados Unidos, que respondem por 78% do total, à frente da Holanda (10%) e dos Emirados Árabes Unidos (5%). A infraestrutura para graneis líquidos está em fase de ampliação, com projetos liderados pela Granel Química, Raizen e Ultracargo, além da perspectiva de licitação para o arrendamento de mais quatro áreas para novos terminais. Iniciativas como essas devem gerar mais de R\$ 500 milhões em investimentos.

A vocação eclética do Itaqui faz com que outras áreas também se destaquem. De janeiro a junho, a movimentação de fertilizantes atingiu a marca expressiva de 1,2 milhão de toneladas, o que corresponde a um crescimento recorde de 50% em relação ao mesmo período do ano passado. Novas marcas deverão ser quebradas com a entrada em operação do novo terminal de fertilizantes da Companhia Operadora Portuária do Itaqui (Copi), o que deve ocorrer nos próximos meses. O projeto receberá aportes de R\$ 140 milhões, um sinal inequívoco da renovada confiança no porto. *"O Porto do Itaqui hoje é a principal porta de entrada de fertilizante para o Arco Norte, e este empreendimento garantirá um rápido desenvolvimento para o agronegócio da região do MAPITOBA, incluindo*

*o Vale do Araguaia/MT e sudeste do Pará."* diz Clawiston Mantovani, diretor administrativo e financeiro da companhia. Segundo o executivo, os fertilizantes movimentados pelo Itaqui são originários principalmente do Egito, Israel e Rússia. Ao chegar no país, o produto é distribuído para a região Matopiba. Uma das explicações para o crescimento do Itaqui nos últimos anos se deve à parceria entre a administração pública e a iniciativa privada. A gestão transparente, pautada em regras severas de governança, traz a confiança necessária para que empresas de diversos setores se interessem em investir no porto. Há inúmeros exemplos. No ano passado, a fabricante de papel e celulose Suzano venceu o leilão para operar uma área de 53 mil metros quadrados no Itaqui. A concessão do local por um prazo inicial de 25 anos resultará em investimentos de R\$ 215 milhões para a construção de um novo terminal portuário. Poucos empreendimentos no país têm captado tantos recursos. O atual ciclo de desembolsos prevê R\$ 1,4 bilhão em projetos de expansão e modernização, considerando os investimentos públicos em infraestrutura portuária e, sobretudo, o aporte de capital privado no aumento da capacidade dos terminais. *"O Porto do Itaqui se transformou em um grande polo de atração de investimentos",* diz o governador Flávio Dino. *"Isso é ótimo não apenas para o Maranhão, mas para todo o Brasil."*

**A gestão da EMAP, que administra o Itaqui, é reconhecida internacionalmente e tem dupla certificação, em qualidade de serviços (ISO 9001:2015) e gestão ambiental (ISO 14001:2015).**

**Visão da EMAP: Ser até 2022 uma empresa referência em gestão portuária no Brasil**



# A ROTA DO CRESCIMENTO

Os números, as conexões e as vantagens competitivas do Itaqui

## MAIS PRÓXIMO DOS PRINCIPAIS MERCADOS INTERNACIONAIS

Em milhas náuticas



PORTO DE ALEXANDRIA  
Egito

4.977\*  
6.175\*

Porto do Itaqui  
Porto de Santos

PORTO DE HOUSTON  
EUA

3.575  
5.510

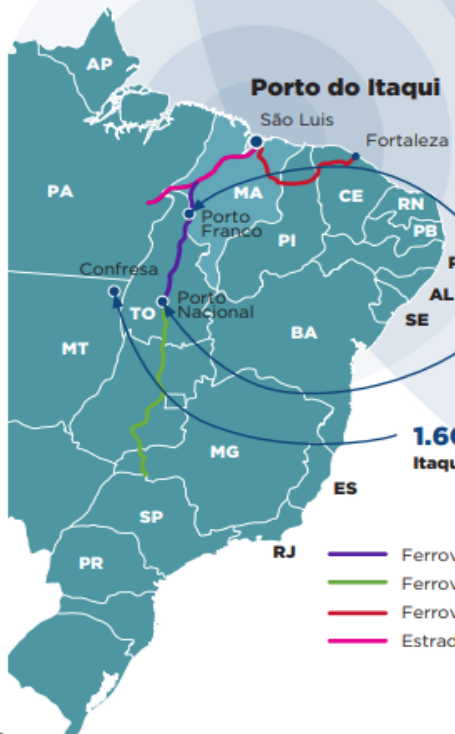
PORTO DE VALÊNCIA  
Espanha

3.566\*\*  
4.764\*\*

\* via Canal do Panamá \*\* via Estreito de Gibraltar

## Alcance global

O Porto do Itaqui conecta o Brasil com os principais mercados internacionais. Em 2019, recebeu **830 navios** e movimentou cargas para **81 países**



Ferrovia Norte Sul VLI  
Ferrovia Norte Sul RUMO  
Ferrovia Transnordestina  
Estrada de Ferro Carajás EFC

## MAIS PERTO DA PRODUÇÃO

O caminho mais curto entre as principais fronteiras agrícolas e o mar

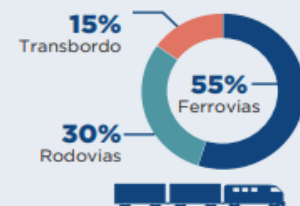
788 km  
Itaqui - Porto Franco  
Sul do MA

1.693 km  
Itaqui - Porto Nacional  
TO

1.600 km  
Itaqui - Confresa  
Alto Araguaia - MT

## Todos os caminhos levam ao Itaqui

Participação dos modais de transporte no total de cargas movimentadas



## Ferrovias

O Itaqui é o porto que mais utiliza o modal ferroviário. As conexões com importantes ferrovias possibilitam expedir e receber cargas de uma grande área de influência nos estados do Maranhão, Piauí, Tocantins, Pará e Mato Grosso

## Vantagem geográfica

5 dias a menos para acessar mercados da Europa e EUA

Até 9 dias a menos para a Ásia, se comparado a portos do Sul e do Sudeste

R\$ 37,5 bilhões  
foi o total de cargas movimentadas (em valor)

## Carga movimentada

- 25,2 milhões de toneladas de cargas movimentadas em 2019
- 12% de crescimento em relação a 2018 (o maior crescimento entre os cinco maiores portos públicos do Brasil)

## Principais mercados atendidos

- Agroindústria (grãos, fertilizantes e celulose)
- Energia (combustíveis)
- Mineração
- Varejo (contêineres)

## A rota da comida

Commodities agrícolas são os principais produtos exportados pelo Itaqui, juntamente com ferro-gusa, cobre e manganês

Na importação, os principais produtos são fertilizantes, carvão, trigo, arroz e clínquer para a fabricação de cimento

89%

da soja exportada pelo Itaqui segue para a Ásia. A África é o principal destino do milho, comprando 36% do total movimentado pelo Itaqui

## Gigante em crescimento

Condições únicas, propícias para navios de grande porte

8 berços de operação

12 a 19 metros de profundidade

O berço B-106 tem a maior profundidade natural do Brasil

## Armazenagem

- 510 hectares de área para infraestrutura
- 5 terminais de graneis sólidos
- 2 terminais de carga geral
- 5 terminais de graneis líquidos
- 2 pátios de contêineres

## Nova fase

Já entregues

Até o final de 2022

- Segunda fase do Tegram (Terminal de Grãos do Maranhão)
- Novos terminais de fertilizantes e de combustíveis
- Novo berço 99, novo terminal de celulose e quatro novos terminais de combustíveis

Até o final de 2025 o Itaqui terá capacidade para movimentar

36 milhões de toneladas de cargas

Fonte: Plano Mestre do Porto do Itaqui

## Investimentos

A carteira de projetos do Porto do Itaqui está avaliada em **R\$ 1,4 bilhão**, considerando obras em execução, leilões agendados e projetos em modelagem

Grãos  
Representam 82% do total das exportações. É o terceiro porto no Brasil que mais exporta soja

Celulose  
Novo terminal com armazém, ramal ferroviário e berço para movimentação de cargas consolidará a exportação

Fertilizantes  
Em 2019, as cargas de fertilizantes chegaram a 2 milhões de toneladas, um avanço de 11% sobre o ano anterior

Combustíveis  
Um dos principais mercados atendidos, com 8 milhões de toneladas movimentadas em 2019

