



## CONTEXUALIZAÇÃO

O Rio Grande do Norte conta, hoje, com três portos em seu território. No entanto, um deles pertence exclusivamente à Petrobrás e os outros dois não comportam embarcações de grande porte tipo Capesize ou Suezmax, o que reduz a competitividade para cargas transoceânicas.

O Porto de Natal possui cais comercial de 540 metros, com 3 berços de atracação e 10 metros de profundidade. Sua infraestrutura se encontra próxima aos limites impostos por sua localização. Isso porque o fato do porto se encontrar em uma área urbana consolidada e, especificamente, em uma área de preservação histórica protegida pelo IPHAN, traz limitações tanto no que diz respeito ao acesso ao porto quanto com relação à ampliação de sua retroárea.

O Porto Ilha de Areia Branca<sup>22</sup>, por sua vez, se localiza no norte do estado do Rio Grande do Norte (a 26 km a noroeste do município de Areia Branca e a 14 Km da costa Potiguar) e tem como atividade exclusiva o escoamento da produção potiguar de sal a granel, o qual é armazenado em um pátio em um atracadouro *offshore* com área de 19.000 m<sup>2</sup> e capacidade para comportar 150 mil toneladas de sal a granel.

Além destes terminais diretamente relacionados à movimentação de cargas, dois empreendimentos devem ser destacados enquanto portadores de futuro para o desenvolvimento do subsetor portuário do estado do Rio Grande do Norte, a saber: o Terminal Marítimo de Passageiros do Porto de Natal e o Terminal Pesqueiro de Natal, em fase final de construção. No entanto, a efetivação do potencial observado em cada um destes dois empreendimentos enfrenta obstáculos específicos que vêm impedindo a realização do impacto esperado para o desenvolvimento do estado.

Com relação ao Terminal de Passageiros, apesar de ser visto como fundamental para alavancagem do turismo no estado, o mesmo vem enfrentando dificuldades, notadamente devido às limitações do porto para recebimento de embarcações de grande porte, em função de seu calado de 10 metros e de limitação do calado aéreo em 55 metros, imposto pela Ponte Newton Navarro. Tais impedimentos fizeram com que, até o presente momento, em 2015, apenas 3 cruzeiros tenham atracado em Natal.

No caso do Terminal Pesqueiro, a expectativa é a de que o mesmo impulse a indústria pesqueira, gerando 500 empregos diretos e 11.000 indiretos. Contudo, após ter quase com 95% de sua construção executada<sup>23</sup>, a obra está paralisada há 4 anos devido ao acúmulo de dívidas.

Se, por um lado, o Porto de Natal apresenta algumas restrições operacionais que limitam sua capacidade de firmar-se como principal porto para escoamento da produção mineral potiguar, por outro, o Porto Ilha de Areia Branca também teria impedimentos com relação à movimentação de minérios, em virtude do possível risco de contaminação entre as duas cargas e sua limitação à atracação de navios de grande porte.

Em função destes fatores, o Porto de Natal está sendo considerado neste plano como terminal estratégico para a movimentação de contêineres, enquanto recomenda-se a manutenção do Porto de Areia Branca com enfoque exclusivo para o escoamento da produção de sal.

A viabilização do escoamento de minério de ferro e cimento tipo clínquer em escala economicamente viável requer um terminal graneleiro capaz de receber navios de grande porte (150.000 toneladas<sup>24</sup> ou mais). A localização deste terminal portuário deve ser balizada pela execução de estudo de batimetria e de viabilidade técnica, econômica e ambiental. Avaliações prévias da carta náutica feitas por especialistas indicam que a região da Ponta dos Três Irmãos possui condições ideais de profundidades (18 metros ou mais), possibilitando a operação de embarcações de grande porte ao largo de um ponto para fixação de pontilhões, onde seriam fixados equipamentos para realizar o *transshipment* da carga proveniente de barcas<sup>25</sup>.

A conexão deste porto e do porto de Natal a linhas férreas precisa ser viabilizada para evitar a dependência exclusiva do transporte rodoviário. No caso do porto na Ponta dos Três Irmãos, mediante a implantação de linhas férreas para escoamento de minério de ferro (trecho Caicó – São Bento do Norte) e cimento de tipo clínquer (trecho Mossoró – São Bento do Norte). Há outras ações que precisam ser empreendidas para que o RN tenha uma estrutura portuária adequada à expansão produtiva projetada pelo Mais RN, as quais serão detalhadas neste plano.

## OBJETIVO

Ampliar o sistema portuário do Rio Grande do Norte, provendo infraestrutura que permita reduzir custos logísticos e a dependência do RN em relação a outros estados para escoamento de sua produção e recepção de insumos.

## METAS INDICATIVAS DE RESULTADO

INDICADOR	PARTIDA	2020	2025	2030	2035
Novo porto	Implantação de novo porto graneleiro no litoral norte				
Ampliar a capacidade portuária estadual (Mi toneladas)	2,6 <sup>26</sup>	11,3	13,1	15,1	17,0

Em 2014, Areia Branca aumentou sua capacidade. Natal passa por duas expansões em 2015 e 2017. Até 2020, é concluída a primeira fase do porto no Litoral Norte e aumento gradativo de sua capacidade conforme demanda operacional de minério de ferro, cimento em clínquer e cargas de retorno prevista no plano ferroviário.

<sup>21</sup> O enfoque deste plano será sobre os portos de Natal e Porto Ilha de Areia Branca e sobre a construção de outra opção de porto para navios de grande porte no Litoral Norte.

<sup>22</sup> O porto possui cais de barcas de 244 m de comprimento, permitindo atracação de 2 barcas de 2.500 toneladas simultaneamente e atracadouro de navios com profundidade de 15 metros, comportando navios de até 75.000 TPB, segundo informações da CODERN

<sup>23</sup> Fonte: Sistema Fiern - diagnóstico do Mais RN.

<sup>24</sup> A utilização de embarcações de grande porte – mínimo Capesize - é condição necessária para que haja garantia de frete competitivo para exportação de minérios.

<sup>25</sup> A viabilização do porto, de acordo com estudos já realizados deverá se dar através da adoção do modelo de *transshipment* para escoamento da produção mineral no volume necessário para sua rentabilidade. O *Transshipment* prevê que haja um terminal na costa, o qual deve contar com estrutura de armazenagem em retroárea e de carregamento (máquinas carregadeiras, moengas de alimentação e esteiras transportadoras) por meio da qual barcas serão carregadas com o minério, a ser transportado até um atracadouro offshore, onde navios de maior porte atracarão, estabilizados por boias, e receberão, por meio de sucção, o minério a ser exportado

<sup>26</sup> Fonte: CODERN, Engevix, UFC. Ano de partida: 2013. Projeções Macroplan.

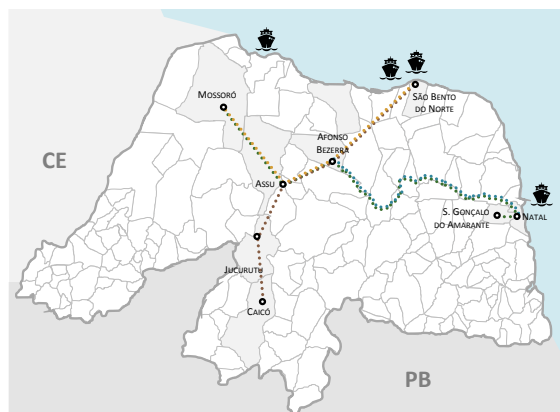
## AÇÕES PROPOSTAS

	Principais atores envolvidos				
	INVESTE RN	Governo	Empresários	Sistema S	Universidades
<b>EIXO EMPREENDEDORISMO POTIGUAR E INVESTIMENTOS</b>					
Realizar estudos preliminares (batimetria e EVTEA) para maior precisão da localização do porto graneleiro no Litoral Norte, na região próxima à Ponta dos Três Irmãos.	✓	✓			
★ Atrair investidores para construção do porto graneleiro no Litoral Norte para escoamento de minério de ferro e cimento em clínquer.	✓	✓			
Implantar os trechos Caicó – São Bento do Norte, para escoamento de minério de ferro, e Mossoró – São Bento do Norte, para escoamento do cimento tipo clínquer até o porto.	✓		✓		
Estimular a expansão das empresas locais de mineração, visando o aumento do nível de produção e de beneficiamento de minério de ferro e produção de cimento tipo clínquer.	✓	✓			
Promover a atração de potenciais investidores para Implantação de siderurgia e/ou termoeletrica na região de Caicó, viabilizando frete de retorno.		✓			
★ Viabilizar a ampliação da movimentação e transporte de frutas em contêineres frigoríficos via porto de Natal.	✓	✓	✓		
Viabilizar a ampliação da capacidade do porto de Natal para movimentação da produção industrial derivada do corte e do leite.	✓	✓	✓		
Estimular o aumento da capacidade de escoamento de chapas e placas de beneficiamentos minerais para outros mercados no Brasil e no exterior, via porto de Natal.	✓	✓	✓		
★ Promover a utilização do porto de Natal como preferencial para movimentação de cargas gerais para ser incluído em linhas de cabotagem.	✓	✓			
★ Viabilizar a conclusão das obras do Terminal Pesqueiro e estimular o aumento da exportação de atum.			✓		
<b>AMPLIAÇÃO E QUALIFICAÇÃO DA INFRAESTRUTURA</b>					
★ Promover realização de estudo de viabilidade técnica e econômica para definição da localização do porto seco e de sua conexão ao Porto de Natal, viabilizando aumento da retro área total do porto.	✓	✓			
Estimular a reativação do trecho Afonso Bezerra – Natal, incluindo reativação da conexão ao porto e construção de conexão ao aeroporto.	✓	✓			
★ Demandar investimento em novos equipamentos para o porto de Natal (Ex.: portainer), para ampliar a produtividade/competividade.	✓	✓	✓		
Garantir a aquisição de shiploaders para o porto no Litoral Norte, que permita o transshipment de granéis em condições de vento forte.	✓		✓		
★ Demandar a instalação de boias de atracação para navios de cruzeiro de grande porte próximo à foz do Potengi, evitando degradação do fundo do mar pela âncora.	✓	✓	✓		
★ Avaliar a viabilidade técnica e financeira de instalação de terminal privado de granéis líquidos na região da Ponta dos Três Irmãos, reduzindo a dependência do terminal da Petrobrás, em Guamaré.	✓				
<b>ESTADO EFICIENTE E INSTITUIÇÕES DE QUALIDADE</b>					
Garantir maior rapidez no processo de licenciamento ambiental para viabilização dos projetos de implantação de novo porto, de porto seco e de expansão do porto de Natal.		✓			
★ Atuar de forma ativa na atração de investidores e promoção das oportunidades de investimento em infraestrutura portuária e ferroviária.	✓	✓			
<b>SALTO EDUCACIONAL E DO CAPITAL HUMANO</b>					
Incentivar a formação de parceria com o Sistema S e instituições de ensino técnico para prover a capacitação em larga escala de mão de obra para construção e operação portuária e ferroviária.	✓	✓		✓	
Incentivar o oferecimento pelas universidades de cursos pertinentes à operação e gestão portuária e ferroviária.	✓	✓			✓
★ Indica as ações de maior prioridade					

## FOCALIZAÇÃO TERRITORIAL

O plano prevê a ampliação do porto de Natal e instalação de porto seco com conexão ferroviária em São Gonçalo do Amarante (ou Macaíba), finalização do terminal pesqueiro em Natal, implantação de um porto no Litoral Norte, previsto preliminarmente para as proximidades da Ponta dos Três Irmãos e a manutenção dos portos de Areia Branca e Guamaré. Tanto o porto de Natal, quanto o porto no Litoral Norte serão conectados a trechos ferroviários para escoamento de cargas.

Mapa 15. Localização dos portos e ferrovias de acesso projetados



Fonte: Elaborado por Macroplan.