

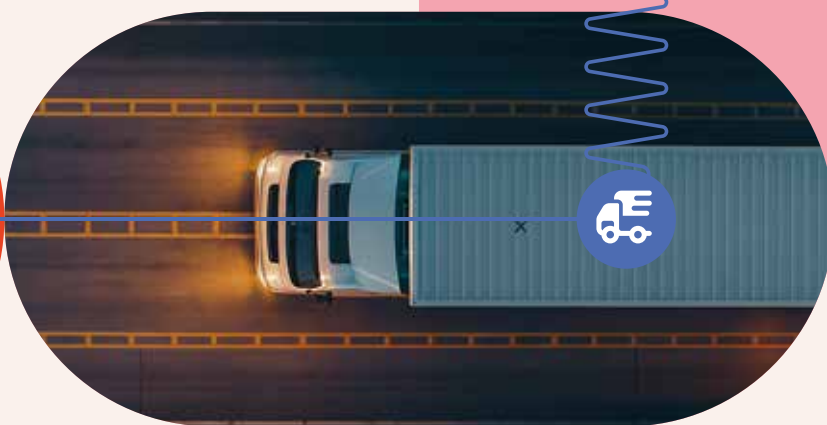
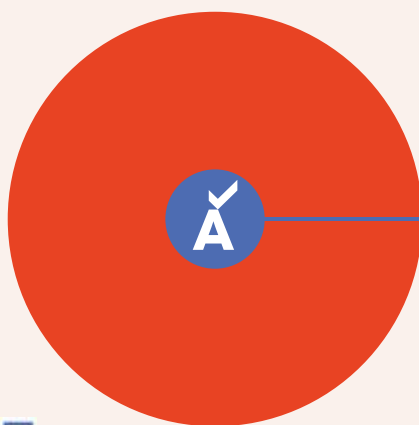
ANUÁRIO

ESPÍRITO SANTO 2025



**O futuro
tem destino.**

E o caminho é o Espírito Santo.





**GERENTE DO
ESTÚDIO GAZETA**
MARIANA PERINI

**EDITORA DO
ESTÚDIO GAZETA**
FLÁVIA MARTINS

**COORDENADORA
DE CRIAÇÃO DO
ESTÚDIO GAZETA**
RAYANE MACHADO

**COORDENADOR
DE CRIADOR DO
ESTÚDIO GAZETA**
PHILIPPE FERREIRA

EDIÇÃO
JOYCE MERIGUETTI
MIKAELLA CAMPOS

TEXTOS
ALINE NUNES
CAROL LEAL
EDUARDA LISBOA
EDUARDA MORO
GABRIEL MAZIM
ISABELLE OLIVEIRA
JOYCE PATROCÍNIO
KARINE NOBRE
LETICIA ORLANDI
SAMANTHA DIAS
YASMIN SPIEGEL

**PROJETO GRÁFICO
E DIAGRAMAÇÃO**
LINK EDITORAÇÃO

DIRETOR-GERAL
MARCELLO MORAES

DIRETOR DE JORNALISMO
ABDO CHEQUER

DIRETOR DE MERCADO
BRUNO PASSONI

EDITOR-CHEFE
GERALDO NASCIMENTO

**GERENTE-EXECUTIVA DE
PRODUTO**
ELAINE SILVA

**GERENTE DE
EVENTOS E PROJETOS**
BRUNO ARAÚJO

ENDEREÇO
REDE GAZETA
RUA CARLOS FERNANDO
LINDENBERG FILHO, 90,
MONTE BELO, VITÓRIA, ES,
CEP 29053-315

O Espírito Santo em movimento: o futuro começa por aqui

O Espírito Santo vive um tempo de virada. Um ciclo de investimentos logísticos está redesenhando a geografia do Estado e abrindo novos caminhos para o crescimento econômico.

Portos, ferrovias, aeroportos, estradas e centros de distribuição formam uma rede de conexões que começa a reposicionar o Espírito Santo como *hub* estratégico do Brasil, um ponto de partida, de chegada e de ligação com o futuro.

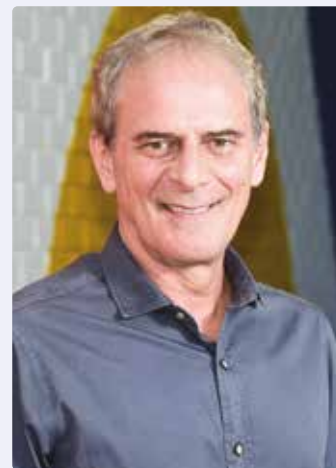
Cada nova rota pavimentada, cada porto ampliado, cada terminal modernizado expande não apenas o fluxo de cargas e pessoas, mas também o alcance das ideias e das oportunidades. A infraestrutura, antes vista como base, hoje é motor de transformação. Cria emprego, reduz desigualdades regionais, valoriza o interior e integra o Estado de ponta a ponta.

O Anuário Espírito Santo 2025 nasce neste contexto de transição. Percorremos as vias que unem desenvolvimento, inovação e sustentabilidade para entender como o Estado está se tornando referência nacional em logística e infraestrutura inteligente. Dos novos corredores de exportação ao avanço da mobilidade urbana, das ferrovias à revolução da eletromobilidade, o Espírito Santo se projeta como um território conectado e em plena evolução.

Mais do que registrar números e obras, este Anuário traduz o movimento de um Estado que planeja o amanhã enquanto constrói o hoje. Cada pauta, cada dado, cada entrevista revela um Espírito Santo que entende a logística como sinônimo de competitividade e o investimento em infraestrutura como política de futuro.

Ao completar 21 anos, o Anuário reafirma seu papel como instrumento de leitura estratégica da realidade capixaba. Uma publicação que, ano após ano, ajuda a interpretar as transformações do presente e a apontar as rotas que levarão o Espírito Santo ainda mais longe.

Porque o futuro tem destino. E o caminho é o Espírito Santo.



“A infraestrutura, antes vista como base, hoje é motor de transformação. Cria emprego, reduz desigualdades regionais e integra o Estado de ponta a ponta.”

Marcello Moraes | *Diretor-geral da Rede Gazeta*



TVV/DIVULGAÇÃO



8

De portas abertas para o mundo

Investimentos em portos, ferrovias, estradas e aeroportos transformam o Espírito Santo em um grande hub logístico, que conecta o Brasil ao exterior.

VALE/DIVULGAÇÃO



44

Virada histórica

Governador do Espírito Santo, Renato Casagrande conta como a estratégia de destinar 20% da receita a investimentos está desenhando um novo Estado.

68

Trilhos do desenvolvimento

Novos ramais ferroviários previstos para o Espírito Santo devem intensificar movimentação de cargas pelo país e reduzir custos logísticos.

VITOR JUBINI



60

Briga por gigantes do mar

Terminais marítimos recebem injeção de recursos para modernizar operações e estruturas para navios maiores, visando à competitividade.

80

O céu não é o limite

Obras de construção e melhoria de aeroportos vão atrair turistas e ampliar potencial do Estado para o transporte aéreo de cargas.

FERNANDO MADEIRA



ECOVIAS/ DIVULGAÇÃO



90

Na rota do progresso

Com estratégia e investimentos, BRs, rodovias estaduais e estradas rurais deixam de ser gargalo para ser solução logística.

52

Canteiro de obras capixaba

Carteira de projetos cresce ano a ano, com obras públicas e privadas, que se espalham de Norte a Sul do ES, reduzindo desigualdades regionais.

PIXABAY



104

Ônibus e bikes como protagonistas

Municípios da Grande Vitória adotam modelo de mobilidade mais dinâmico e sustentável, com integração do transporte público e ciclovias.



FERNANDO MADEIRA



126

Energia limpa move PIB verde

Com meta de neutralizar emissões de poluentes até 2050, Espírito Santo é terreno fértil para projetos sustentáveis.

137

ES em dados

Em versão impressa e digital, Anuário traça panorama do desenvolvimento econômico dos 78 municípios capixabas.







Espírito Santo

VIVA UM
ESTADO DE ENCANTO.

ampla



Seja por terra, pelo mar ou pelo ar, o nosso estado encanta. São belezas, encontros e sabores espalhados de norte a sul, da praia à montanha, embalados por um calor humano que nos inspira. Sinta essa emoção por todo canto, **viva o Espírito Santo.**



GOVERNO DO ESTADO
DO ESPÍRITO SANTO
Secretaria de Turismo



Espírito Santo, o novo elo que conecta o Brasil ao mundo

Plano robusto de investimentos em infraestrutura eleva Estado ao patamar de *hub* logístico

Por séculos, o Espírito Santo foi visto mais como obstáculo do que como ponte. A densa Mata Atlântica que cobria o território capixaba funcionava como uma “barreira verde” que impedia o acesso ao ouro explorado em Minas Gerais, no período do Brasil Colônia. Mas a geografia, que um dia serviu para esconder tesouros, hoje é estratégica para fazer as riquezas circularem. Muito além de um corredor para escoamento de *commodities*, o Estado tem se consolidado como *hub* logístico, que conecta o Brasil ao

mundo. Essa transformação é sustentada por um robusto plano de investimentos em portos, rodovias, aeroportos, ferrovias e polos industriais, que vem sendo construído pelo poder público e pela iniciativa privada.

No levantamento feito pelo Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN), dos projetos a serem realizados entre 2024 e 2029, estão listados investimentos vultosos em obras estruturantes. São estimados R\$ 10,3 bilhões para a duplicação da BR 101 e quase R\$ 7 bilhões para terminais portuários — Imetame e Portocel, em Aracruz, e Porto Central, em Presidente Kennedy — todos em execução.



O estudo ainda aponta as oportunidades para os próximos anos, considerando projetos já na pauta logística do Espírito Santo, mas que não começaram a sair do papel, como a duplicação da BR 262, entre Viana e Conceição do Castelo; a duplicação da BR 259, de Colatina a João Neiva; a implantação da EF 118, de Santa Leopoldina a Anchieta; a obra da ES 466, entre Vila Velha e Viana; e a execução de megacomplexo logístico na Serra. Somados, esses investimentos chegam perto de R\$ 20 bilhões.

“São investimentos públicos e privados em todas as frentes, além do encaminhamento de soluções para questões estratégicas essenciais, como a renovação da concessão e duplicação da BR 101, a construção de uma nova rodovia — subida alternativa da BR 262 —, a ferrovia EF 118 e a discussão de uma alternativa de ligação do Espírito Santo com o Centro-Oeste, no contexto da renovação da concessão da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA)”, reforça o vice-governador Ricardo Ferraço.

Essa ligação com a região central a que Ferraço se refere é o contorno ferroviário de Belo Horizonte (MG), uma alternativa ao da Serra do Tigre, e seria uma exigência para a renovação da concessão da FCA pela empresa VLI, até 2056. O traçado poderia melhorar a atual conexão do Centro-Oeste, de Minas Gerais e do Espírito Santo, favorecendo a logística para escoamento da produção do interior do país até os portos capixabas.

ESTADO COMPETITIVO

Embora não tenha a escala de São Paulo do ponto de vista logístico, conforme observa o economista Eduardo Araújo, o Espírito Santo é competitivo e se diferencia pela consistência: mantém disciplina fiscal, capacidade de investir uma parcela elevada da sua receita em infraestrutura — hoje, em torno de 20% — e apresenta um ambiente regulatório estável, o que transmite confiança e reduz o custo de capital para quem planeja investir no longo prazo.

“Essa solidez abriu espaço para projetos estratégicos. No Litoral Sul, o

Porto Central avança para operações ligadas à energia e cargas gerais, enquanto, no Norte, o terminal da Imetame prepara uma estrutura voltada para contêineres e granéis”, pontua Araújo, mestre pela Universidade de Oxford, professor da Fucape e consultor do Tesouro Estadual.

A presença simultânea de dois empreendimentos privados dessa magnitude, prossegue o economista, não é comum no Brasil e indica que o mercado enxerga o Estado como alternativa logística real, especialmente para integrar o eixo Sudeste-Centro-Oeste e a nova economia de energia.

A destinação de 20% da receita para realizar investimentos em infraestrutura, feita pelo governo do Estado, é um componente também valorizado por Paulo Baraona, presidente da Federação das Indústrias do Espírito Santo (Findes).

“No país, investe-se menos de 2% do PIB (Produto Interno Bruto) em infraestrutura, quando deveria ser pelo menos o dobro, o que gera uma grande desvantagem. Mas o Espírito Santo é fora da curva, não conheço outro Estado com investimento líquido como o nosso.”

O secretário de Estado de Desenvolvimento, Rogério Salume, ressalta que o percentual aplicado pelo governo capixaba é equivalente ao da China e de Singapura, dois dos países que tiveram maior crescimento nas últimas décadas com o que há, em sua avaliação, de mais moderno.

Salume não deixa de citar a vocação do Estado capixaba para ser um conector logístico, pela localização e pelos quilômetros de costa, mas destaca que os investimentos realizados focam além dessas características.

“Estamos trabalhando fortemente para que o Espírito Santo deixe de ter só a vocação para ser, de fato, um Estado que tem no seu DNA, no dia a dia, a operação logística acontecendo. Com esse olhar para a infraestrutura, temos um diferencial para atrair empresas, oferecer mais mobilidade e ampliar a conectividade entre as regiões do Espírito Santo e do Estado, com o Brasil e o mundo.”



São investimentos públicos e privados em todas as frentes, além do encaminhamento de soluções para questões estratégicas.”

Ricardo Ferraço
Vice-governador do Espírito Santo



Trabalhamos para que o ES deixe de ter só a vocação para ser um Estado que tem no seu DNA, no dia a dia, a operação logística acontecendo.”

Rogério Salume
Secretário de Estado de Desenvolvimento





Parceria do poder público e de empresas cria o Parklog para impulsionar comércio exterior capixaba

Inovação modela logística e eleva para padrão internacional



Temos formação gratuita e de qualidade, bolsas, a Universidade Aberta Capixaba, além de escolas técnicas.”

Bruno Lamas
Secretário de Estado de Ciência e Tecnologia

Uma plataforma logística de padrão internacional, que integra três portos, três aeródromos, ferrovias, rodovias e abriga a primeira Zona de Processamento de Exportações (ZPE) privada do país é um trunfo do Espírito Santo para impulsionar o comércio exterior capixaba.

Lançado em 2025, o Parklog-ES é considerado um dos principais programas estruturantes do Estado em parceria com prefeituras e setor privado. O projeto abrange dez municípios do Norte, capitaneados por Aracruz.

Para o vice-governador Ricardo Ferraço, o Parklog-ES inova ao estabelecer uma parceria público-privada que visa a otimizar e compartilhar recursos logísticos, além de solucionar questões que vão desde novos investimentos rodoviários e ferroviários até o suprimento de mão de obra qualificada.

Ferraço acredita que a concretização do projeto vai representar um salto na eficiência do comércio exterior do

Espírito Santo e, ainda, será importante contribuição para a ampliação da abertura comercial do Brasil.

Philippe Masse, diretor-presidente da GDL Logística — empresa *dry port* com unidades em Cariacica e Viana — mostra-se bastante otimista com o Parklog-ES que, entre outras vantagens pontuadas por ele, vai ter portos de águas profundas.

“Hoje, o Espírito Santo tem porto com limitação e com transbordo, mas, com os novos terminais, vai passar a ter demanda para linhas de longo curso, o que abre uma perspectiva ainda maior para o Estado. Eu acredito que o complexo portuário da região vai ser uma vertente para desafogar o Porto de Santos (SP). Não tenho dúvidas que o posicionamento do Espírito Santo com esses novos ativos vai trazer muitas oportunidades”, diz.

Com a ampliação da estrutura portuária, a instalação da ZPE, do Grupo Imetame, torna-se mais um incentivo para a atração de novos

SEDES/DIVULGAÇÃO



empreendimentos para a região. O espaço, de cerca de 500 mil m², fica a poucos quilômetros de onde está sendo construído o Porto da Imetame, de Portocel e da área em Barra do Riacho que será desenvolvida pela Vports.

Mas, para chegar à área portuária, é preciso estrada — de ferro ou de asfalto. A secretária de Gestão Estratégica de Aracruz, Jeessala Coutinho, ressalta que as principais rodovias estaduais que cortam o município estão recebendo investimentos do governo do Estado, tanto na orla quanto na sede, para fazer ligações com as cidades vizinhas de Ibirapu e João Neiva, também na área de influência do Parklog-ES.

Ela cita, ainda, a implantação dos corredores Norte e Sul, também pela gestão estadual, para tirar o tráfego pesado de dentro do município, sem contar a criação da ES 115, uma nova ligação do polo empresarial da Serra até o de Aracruz. A expectativa da secretária, agora, é aumentar a capacidade

ferroviária para a cidade, investimento que está nas mãos da iniciativa privada.

Do que cabe à administração municipal, Jeessala afirma que o principal papel foi o de estabelecer legislações mais adequadas para atrair a instalação de empresas e realizar toda a expansão industrial, além de promover a capacitação de mão de obra. “Aracruz é o município âncora, mas entendemos que o crescimento será regional e os municípios vizinhos também estão se preparando para isso. Esperamos que o Parklog seja um exemplo para o Brasil.”

O secretário estadual de Ciência, Tecnologia, Inovação e Educação Profissional (Secti), Bruno Lamas, destaca que preparar e qualificar a população é fundamental para manter o setor produtivo competitivo, especialmente em áreas estratégicas, que hoje lideram o ciclo de investimentos no Estado.

“Temos formação gratuita e de qualidade em diversos níveis, programas com bolsas de estudo, a Universidade Aberta Capixaba (Unac), além de escolas técnicas”, pontua, sobre as ferramentas que permitem ao Estado acompanhar o ritmo das transformações econômicas.

O impacto das obras de infraestrutura logística e mobilidade urbana no Espírito Santo é sentido por empresas de todos os portes, salienta o diretor-geral da Agência de Desenvolvimento das Micro e Pequenas Empresas e do Empreendedorismo do Estado (Aderes), Alberto Gavini.

“Esses investimentos reduzem o custo e o tempo de transporte de mercadorias e insumos, tornando os produtos capixabas mais competitivos nos mercados local e nacional. Essa eficiência logística permite que os pequenos empreendedores alcancem novos clientes e regiões com mais agilidade, estimulando o crescimento das vendas e a geração de renda. Além disso, as próprias obras de infraestrutura demandam materiais e serviços.”

ROTAS DO DESENVOLVIMENTO

Enquanto o Parklog-ES dá os primeiros passos nesse modelo logístico, que o governo estadual pretende levar



A eficiência logística permite que os pequenos empreendedores alcancem novos clientes e regiões com mais agilidade.”

Alberto Gavini
Diretor-geral da Aderes



O Espírito Santo é a nossa energia

*Do primeiro poço marítimo ao pré-sal,
estamos ao lado dos capixabas
gerando empregos, investindo em projetos
socioambientais e valorizando a cultura.*

*Juntos, construímos um futuro
de energia e desenvolvimento.*



O BRASIL É A NOSSA ENERGIA



GOVERNO DO
DO LADO DO POVO BRASILEIRO







Construímos uma política de governança para acelerar projetos, instituímos um escritório de negócios e todas as plataformas de licenciamento são eletrônicas.”

Wanderson Bueno
Prefeito de Viana



Estamos melhorando a qualidade do ensino, a saúde e a mobilidade urbana. Para as empresas virem para Cariacica, precisamos dar condições.”

Euclério Sampaio
Prefeito de Cariacica

em 2026 também para o Sul, com o Parklog Sul, a Região Metropolitana tem municípios vocacionados para o setor e que integram uma cadeia operacional em constante avanço.

Com o título de Capital Estadual da Logística adquirido em lei de 2018, foi no período de 2021 a 2025 que Viana consolidou essa posição com a construção de mais de 202 mil m² de galpões logísticos — o equivalente a 50 campos de futebol. Além dos espaços já em operação, Viana ainda dispõe de 1,56 milhão de m² de áreas prontas para receber novos investimentos.

Essa oferta, observa a prefeitura, permite que novos empreendedores encontrem condições ideais para instalar centros de distribuição, indústrias e operações logísticas de grande porte.

Entre os *players* que já operam na cidade está a gigante do *e-commerce* Amazon, com um centro de distribuição de mercadorias para todo o Sudeste.

O prefeito de Viana, Wanderson Bueno, analisa que o fato de o município ser cortado por duas das principais rodovias federais — BR 101 e 262 — contribui para a conexão com outras regiões do país, sem contar a proximidade com portos e o Aeroporto de Vitória.

Mas a localização não é o único requisito facilitador. Bueno acrescenta que Viana tem gasoduto, fornecendo um importante insumo para as atividades industriais; termelétricas que funcionam 24 horas; e água em abundância — do Rio Jucu e outros mananciais — para as operações no município. “Construímos também uma política de governança para acelerar projetos na cidade, instituímos um escritório de negócios e todas as plataformas de licenciamento são eletrônicas”, enumera o prefeito.

Também cortada pelas BRs 101 e 262, Cariacica registrou a abertura de quase 40 mil empresas no período de 2021 a 2025, segundo o prefeito Euclério Sampaio. Nesse universo, 10% estão diretamente ligadas às atividades logísticas, incluindo transporte rodoviário de cargas e passageiros, armazenagem e distribuição.

Com esse crescimento, o setor logístico se tornou um dos pilares da



economia da cidade, reforçando a sua importância estratégica na Região Metropolitana.

A Prefeitura de Cariacica planeja ampliar os condomínios logísticos às margens da Rodovia do Contorno, já ocupada por 28 empresas do mesmo segmento. E, para atrair novos empreendedores, Euclério destaca os investimentos em diversas áreas.

“Estamos melhorando a qualidade do ensino, a saúde e a mobilidade urbana. Para as empresas virem para cá, precisamos dar condições. Hoje, temos mais de mil ruas drenadas e pavimentadas, tem iluminação por LED quase na cidade toda e reforço na segurança com a guarda e videomonitoramento”, pontua.

A GDL Logística é uma empresa que usufrui dos benefícios da região. Atuando como porto seco, tem quatro unidades — três em Cariacica e uma em Viana — que somam quase 1,5 milhão de m² em área alfandegada e nacionalizada. É o maior operador logístico do Estado, com 750 funcionários e movimentando vários segmentos, especialmente, veículos e tecnologia.

GDL/DIVULGAÇÃO



Área da GDL Logística, em Cariacica, um dos maiores grupos de comércio exterior do ES

Ritmo acelerado para acompanhar apetite do mercado

O mercado imobiliário corporativo do Espírito Santo acelerou o crescimento a partir de 2022, passando de 580 mil m² para mais de 1,4 milhão de m² no segundo trimestre de 2025, conforme aponta a consultoria Colliers.

E a ampliação dos condomínios logísticos vem acompanhada de uma baixa taxa de vacância, isto é, os galpões estão ocupados. O país atingiu o menor nível de espaços vazios nos últimos dez anos, encerrando o segundo trimestre de 2025 em 7,4%. No Espírito Santo, neste mesmo período avaliado, foi de 4%.

Na Serra, está em construção o maior complexo logístico sustentável do país, Private Log, com investimento

da ordem de R\$ 2 bilhões. O município é base para empresas do setor, concentrando mais de 40% do mercado de galpões do Estado.

Para o prefeito Weverson Meireles, a vertente de crescimento para o parque industrial e logístico da cidade ainda é grande, com áreas regularizadas disponíveis para a instalação de novos negócios.

Uma das estratégias que a administração está adotando é o investimento em mobilidade. Com parceria do governo do Estado, Weverson destaca alguns projetos, como a ligação de Civit com a BR 101, criando um acesso da Norte-Sul à rodovia e também ao centro industrial.

O investimento, segundo a prefeitura, é importante para a logística e



Preparamos a cidade para receber grandes investimentos, gerar emprego e renda e impulsionar uma economia moderna, sustentável e conectada com o futuro.”

Arnaldinho Borgo
Prefeito de Vila Velha



Acreditamos que a Serra terá grandes oportunidades de parcerias e de desenvolvimento a partir do crescimento logístico do Estado.”

Weverson Meireles
Prefeito da Serra





Terminal de Praia Mole, em Vitória, está recebendo investimentos e novas operações



A implantação do novo terminal representa um marco importante na infraestrutura portuária, mais emprego, renda e arrecadação para a cidade.

Lorenzo Pazolini
Prefeito de Vitória

o transporte de cargas, vai facilitar o deslocamento entre os polos industriais da Serra e os principais corredores rodoviários do Espírito Santo.

Weverson destaca, ainda, o Contorno de Jacaraípe, também executado pelo governo do Estado, e que vai ser conectado em uma nova rodovia até Aracruz, facilitando o escoamento de produtos pelos portos do município vizinho.

“Em algum momento, alguém pensou que o crescimento de Aracruz seria negativo para a Serra. Mas não enxergamos o crescimento deles como adversário e, sim, como uma grande parceria e oportunidade de desenvolvimento regional.”

Em Vila Velha, a maior concentração de grandes empreendimentos logísticos é no Polo Empresarial de Novo México e em áreas próximas à rodovia Darly Santos e à BR 101. Mas o município tem estratégias para expansão do setor, garantindo maior segurança jurídica, celeridade nos licenciamentos e simplificação administrativa.

Outra iniciativa é a revisão do Plano Diretor Municipal, que define zonas de interesse empresarial ao longo de eixos estratégicos, como a BR 388 e a Avenida Leste-Oeste. Uma ambição do município é se tornar referência em logística do comércio eletrônico.

Para isso, traçou um plano para os próximos dez anos.

“Vila Velha assume, de vez, o protagonismo logístico do Espírito Santo. Estamos construindo uma cidade preparada para receber grandes investimentos, gerar emprego e renda e impulsionar uma economia moderna, sustentável e conectada com o futuro – o que se traduz em mais oportunidades e qualidade de vida para os nossos moradores”, enfatiza o prefeito, Arnaldinho Borgo.

Com áreas já consolidadas, a Capital procura potencializar a sua vocação natural para atividades portuárias e de comércio exterior. Um dos investimentos recentes anunciados para Vitória é novo terminal especializado na transferência de petróleo entre navios, o Terminal de Granéis Líquidos (TGL) de Praia Mole, que será construído no Porto de Praia Mole.

“Vitória se consolida, cada vez mais, como um polo estratégico para o desenvolvimento do Espírito Santo e do Brasil. A implantação do novo terminal representa um marco importante na nossa infraestrutura portuária, mais empregos, renda e arrecadação para o município. Estamos falando de um equipamento moderno, que coloca Vitória em posição de destaque no cenário global da exportação de petróleo”, aponta o prefeito de Vitória, Lorenzo Pazolini. ✓



A CAIXA
Nº1
DO BRASIL*



Espírito Santo tem desafio de melhorar conexões com portos, por meio de ferrovias e estradas, para escoar cargas

Mobilização para desatar os nós do crescimento

Apesar dos investimentos em infraestrutura, Espírito Santo esbarra em desafios para eliminar gargalos logísticos

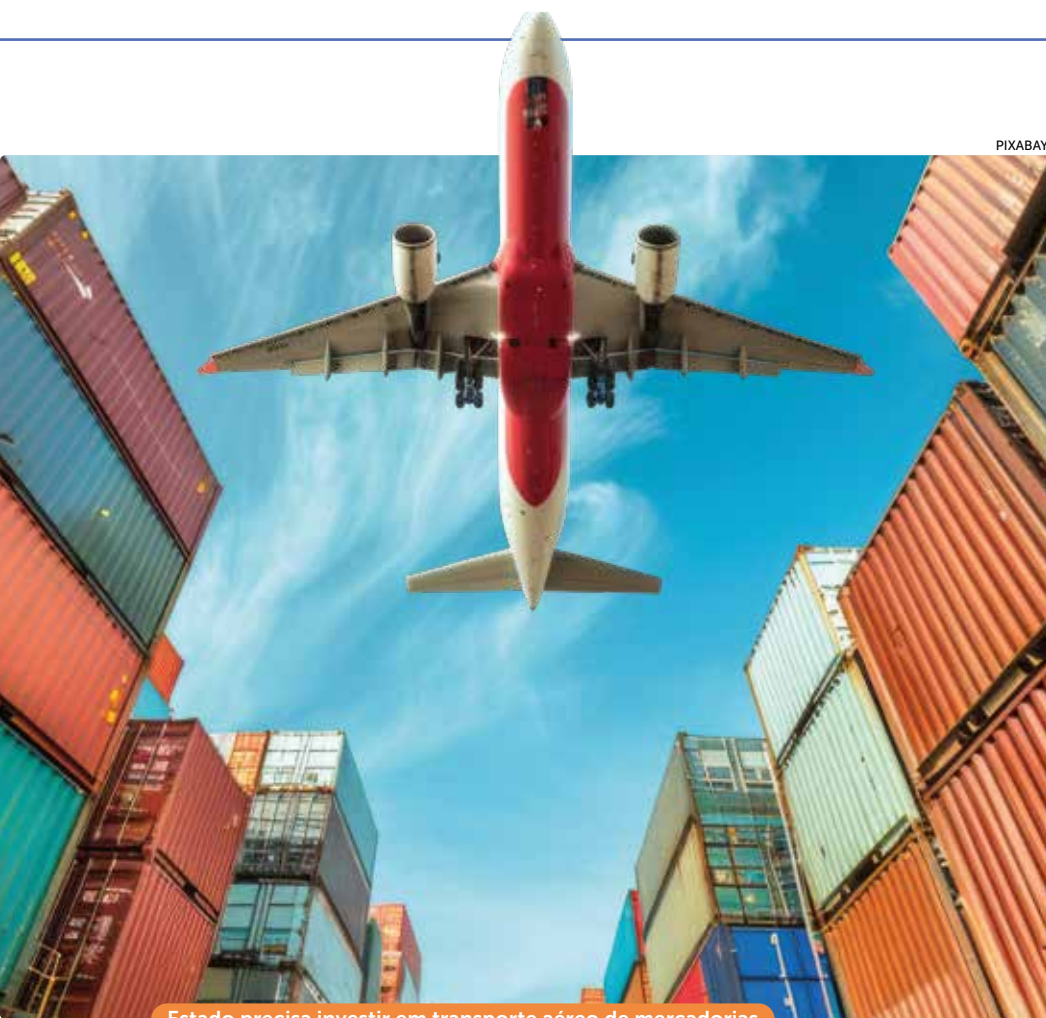
Quando se olha pelo retrovisor, o avanço logístico do Espírito Santo é indiscutível. Quando se projeta o futuro, ele é ainda mais promissor. Mas, para continuar se desenvolvendo, o Estado precisa driblar muitos obstáculos.

Unidos pelo desejo em comum de fortalecer a economia capixaba e deixar o ambiente de negócios ainda

mais competitivo, governo estadual, prefeituras, empresários e entidades estão mobilizados.

O diretor de Desenvolvimento do ES em Ação, Luis Cordeiro, pontua que há muitos desafios ainda a serem superados, mas também muitas possibilidades. "A mobilização da iniciativa privada e o acolhimento dessa mobilização pelo governo do Estado e os demais atores certamente vai nos levar aonde precisamos para equacionar as dificuldades e transformá-las em oportunidades."

Nos debates sobre a construção do futuro do Espírito Santo, ele evidencia o



PIXABAY

Estado precisa investir em transporte aéreo de mercadorias

planejamento estratégico entregue recentemente para o governo do Estado pelo ES em Ação.

“O ES 500 anos é superrelevante e o temos como nosso mapa de navegação. Todas as nossas ações são baseadas nas propostas do plano, e conectamos isso com os planejamentos tanto do governo quanto dos municípios. É importante também que eles possam se orientar para aquilo que é determinante aos olhos da classe empresarial, visando desgargalar empreendimentos e garantir o desenvolvimento sustentável do Espírito Santo.”

ENTRAVES

Uma das principais rodovias federais do país, a BR 101 é um gargalo histórico no Estado, que antecede à concessão realizada em 2013. Mas, ao passar para a iniciativa privada, a expectativa era de que os problemas fossem superados dentro do cronograma estabelecido no processo licitatório — até 2023, mais de 400 quilômetros (km) desse eixo que

conecta Sul e Norte brasileiros deveriam estar duplicados dentro do território capixaba.

Contudo, após interrupção das obras, devolução da rodovia pelo consórcio que administrava e repactuação de contrato com menos 150 quilômetros de duplicação, o ano de 2025 chega ao fim com pouco mais de 100 km de via duplicada.

A BR 262 é outro entrave. Já houve tentativas de duplicação da rodovia que conecta o Espírito Santo a Minas Gerais, mas sem empresas interessadas em participar do processo. Novo edital está previsto para janeiro de 2026, cuja licitação, em três lotes, espera-se ser mais atrativa à iniciativa privada.

No Noroeste do Estado, é a BR 259 que aguarda investimentos para aumentar a sua capacidade. Mas os projetos de duplicação e reabilitação da via, que passa pelos municípios de João Neiva, Colatina e Baixo Guandu, ligando a região a Minas Gerais, ainda estão sendo desenvolvidos.



A mobilização certamente vai nos levar aonde precisamos para equacionar as dificuldades e transformá-las em oportunidades.”

Luis Soares Cordeiro
Diretor de Desenvolvimento do ES em Ação





Duplicação da BR 262 é uma das mais aguardadas para o Espírito Santo



O que vai determinar a competitividade do Estado é a infraestrutura, a qualidade do serviço, a hinterlândia de escoamento bem realizada.”

Sidemar Acosta
Presidente do Sindix

As três obras são fundamentais, tanto para aumentar a segurança de quem trafega pelas rodovias quanto para garantir a fluidez necessária no transporte de cargas e distribuição de mercadorias na cadeia logística do Espírito Santo.

O presidente da Federação das Empresas de Transportes do Espírito Santo (Fetransportes), Renan Chieppe, procura se manter otimista diante das perspectivas apresentadas para as rodovias, mas alerta sobre as limitações.

“A capacidade instalada hoje consegue atender o transporte de mercadorias bem, mas está no limite.”

Chieppe afirma que a entidade tem debatido com as autoridades, tanto federais quanto estaduais, para garantir a ampliação da infraestrutura rodoviária.

“Estamos vendo uma movimentação concreta para o desenvolvimento dessa área e, quando se fala em longo prazo, o que realmente importa é a ampliação das três rodovias: 101, 262 e 259”, completa.

Professor do mestrado em Engenharia e Desenvolvimento Sustentável da Ufes, Alvim Borges reforça que as estradas são um problema antigo no Espírito Santo, atravancando a capacidade de escoamento da produção, mas seu ponto de atenção com a logística no Estado ultrapassa as margens das rodovias.

Borges vê com preocupação a dinâmica das atividades portuárias, embora o ano de 2026 esteja se aproximando com a previsão de redimensionamento do seu potencial a partir do início das operações do Porto da Imetame, em Aracruz, no primeiro semestre.

“Apesar de se falar da localização estratégica do Espírito Santo, os grandes polos consumidores, os destinos finais das mercadorias, principalmente aquelas prontas, são Rio de Janeiro e São Paulo, abastecidos por portos próprios. Boa parte do que entra aqui, não fica. É um Estado pequeno, com pouca renda. Se vou levar mercadoria para São Paulo, por exemplo, por que entrar por aqui?”, questiona.

Para o professor, o Espírito Santo precisa compreender seu papel frente a outros polos que têm movimentação de carga, como Santa Catarina que, conforme observa, cresceu bastante apoiado por um parque industrial grande e diversificado — caminho que deveria também ser seguido no Estado.

“Todos os projetos na área de logística e infraestrutura do setor privado, e os investimentos do setor público, podem ajudar a suplantar determinados gargalos. Mas, aqui, faz-se investimento, não necessariamente, para induzir a indústria, o que dificulta a expansão”, avalia.

Presidente do Sindicato do Comércio de Exportação e Importação

Connect Fecomércio ES

Inteligência em dados para o Espírito Santo

O Connect Fecomércio-ES é uma plataforma de inteligência que reúne e analisa dados em tempo real sobre comércio, serviços, turismo e consumo, transformando informação em estratégia.

Executado pela Fecomércio-ES e pela FAESA, com apoio do Senac-ES, MCI, FAPES e SECTI/Governo do Espírito Santo, o projeto fortalece o ambiente de negócios e impulsiona o desenvolvimento do Estado.

Acesse: portaldocomercio-es.com.br

Connect
Fecomércio ES

Fecomércio ES
CNC Sesc Senac
Sindicatos

FAESA
CENTRO UNIVERSITÁRIO

senac
Fecomércio ES
Sesc

mci
Mobilização Capixaba
pela Inovação

FAPES
FUNDAÇÃO DE AMPARO À PESQUISA
E INOVAÇÃO DO ESPÍRITO SANTO

GOVERNO DO ESTADO
DO ESPÍRITO SANTO
Secretaria de Ciência, Tecnologia,
Inovação e Educação Profissional





Trecho da ferrovia FCA no Espírito Santo foi devolvido pela concessionária

2032

**É QUANDO OS
INCENTIVOS
FISCAIS NÃO
PODERÃO MAIS
SER USADOS
PELOS ESTADOS
E PELOS
MUNICÍPIOS**

do Espírito Santo (Sindiex), Sidemar Acosta acredita que os investimentos que têm sido realizados estão criando, sim, uma infraestrutura que vai dar ao Espírito Santo, a médio e longo prazos, a possibilidade de transformação em um grande *hub* nacional e internacional de logística.

Ele cita toda a operação portuária, de Norte a Sul do Estado e as projeções de crescimento com os aportes da iniciativa privada. Embora reconheça, neste contexto, as limitações do Porto de Vitória, por restrições físicas e um canal estreito, mesmo no complexo portuário da Grande Vitória, Sidemar avalia que há vocações para novos segmentos e ampliação da atividade.

"Posto isso, vemos grande oportunidade para o futuro, mas o governo precisa terminar as ligações para escoar a carga. Precisamos de rodovias e também de ferrovias", destaca.

COMPETITIVIDADE

Além dos traçados das BRs 101, 262 e 259, a malha rodoviária estadual precisa de investimentos para completar a conexão com as áreas portuárias.

"Tudo se faz necessário em termos de mobilidade. Se compararmos com outros Estados brasileiros, quando olhamos para São Paulo, no entorno da cidade e indo para o interior, há uma facilidade das ligações entre estradas

federais e estaduais. No Espírito Santo, o governo está fazendo o dever de casa e seguindo nesse caminho para garantir essas ligações", frisa Sidemar.

O presidente do Sindiex adverte, entretanto, que essa transformação logística deve ser consolidada antes de 2032 quando, pelas regras estabelecidas na reforma tributária, os Estados não mais poderão usar incentivos fiscais para atrair empresas.

"O que vai determinar a competitividade do Estado é a infraestrutura, a qualidade do serviço, a hinterlândia de escoamento bem realizada", projeta.

No ranking de competitividade dos Estados, organizado pelo Centro de Liderança Pública (CLP), o Espírito Santo aparece em sétimo lugar no levantamento de 2025, e a área de infraestrutura até está bem colocada, na segunda posição.

Entre os indicadores desse pilar, houve avanços na qualidade dos serviços de telecomunicações e no custo do saneamento básico, por exemplo, mas uma piora na disponibilidade de voos diretos e no acesso e na qualidade da energia elétrica.

No setor aeroportuário, o governo do Estado tem investido em modelagens regionais, como Linhares e Cachoeiro de Itapemirim, e o Aeroporto de Vitória tem apresentado crescimento na movimentação de passageiros — no



Luciano Cerqueira - Bombom Caieiras

SE TEM TRANSFORMAÇÃO,
TEM SEBRAE.

No Espírito Santo, o Sebrae caminha com quem empreende para fortalecer territórios e gerar novas oportunidades. Do apoio ao pequeno negócio ao impulso no turismo capixaba, o Sebrae ajuda empreendedores a se tornarem protagonistas do desenvolvimento do nosso estado.

☎ 0800 570 0800
24h / 7 dias

es.sebrae.com.br

SE TEM **SEBRAE** TEM PROPÓSITO.



Movimentação de contêineres nos portos pode aumentar com solução de gargalos

terceiro trimestre deste ano registrou recorde, com um aumento de 16% em relação ao mesmo período de 2024 — impulsionado pela criação de mais cinco voos diários.

Mas, na avaliação do professor Alvim Borges, seria importante que essas estruturas não se limitassem ao traslado de pessoas e fortalecessem o transporte de mercadorias.

Para a cadeia logística no Espírito Santo alcançar o patamar esperado, é também imprescindível resolver os gargalos das ferrovias, como defende Cordeiro. “Esse é um problema seriíssimo. O ramal ferroviário de Piraque-Açu a Portocel (Aracruz), por exemplo, é monovia, isto é, só passa um trem de cada vez. Não pode ter um indo e outro voltando. A duplicação desse ramal é fundamental para conectar melhor o Estado de Minas Gerais com o Espírito Santo”, descreve.

Além estabelecer o tráfego nos dois sentidos, Luis Cordeiro ressaltou a necessidade de dar velocidade aos trens, garantindo maior vazão de cargas para os portos.

Outra obstrução nesse segmento, na avaliação do diretor do ES em Ação, é o Contorno da Serra do Tigre, em Minas, pelo alto custo de investimento. Mas ele lembra que foi criada uma alternativa, uma conexão variante de

Pirapora a Belo Horizonte, que passa fora desse trecho, com investimento muito menor — cerca de 10% do previsto para a Serra do Tigre.

“Essa ferrovia pode viabilizar o desgargalamento, permitindo que cargas do Centro-Oeste brasileiro, particularmente do agro, venham para o Espírito Santo”, estima Luis Cordeiro, ao mencionar proposta do governo do Estado e de Minas para apresentar nas negociações de renovação da concessão da Ferrovia Centro Atlântica (FCA) com a VLI ao governo federal.

Entre desafios na área logística, o vice-governador Ricardo Ferraço diz que os principais temas estão bem encaminhados, como o contorno de Belo Horizonte em substituição ao da Serra do Tigre, mas que ainda merece atenção para a solução se concretizar, assim como a EF 118, ligando a Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) ao Sul do Espírito Santo e, depois, ao Rio de Janeiro.

Governo federal e Vale não conseguiram entrar em um acordo inicialmente, para que a mineradora fizesse investimentos no traçado, mas o Ministério dos Transportes garantiu ao governo do Estado que vai realizar o aporte para começar as obras de ligação de Santa Leopoldina a Anchieta e do município do Sul capixaba ao Porto do Açu, em São João da Barra (RJ). ✓

O desenvolvimento do
Espírito Santo passa pela

Ecovias Capixaba.

**A CADA R\$ 100
INVESTIDOS NA BR-101**

**R\$ 114 VOLTAM
PARA NOSSO ESTADO.***

A BR-101 não leva só veículos. Leva empregos e oportunidades.

Pesquisa da Futura Inteligência mostra que os investimentos da Ecovias Capixaba na rodovia voltam para a população em forma de qualidade de vida e competitividade.

Porque quando a rodovia cresce, todo mundo cresce junto. Em via de mão dupla, o desenvolvimento chega para quem produz, trabalha e sonha.

Saiba mais:

novocaminho.ecoviascapixaba.com.br


ecovias
Capixaba

uma empresa

ecorodovias

**Um novo caminho
para o Espírito Santo.**

*A cada R\$ 100 em investimentos e operações serão gerados: R\$ 114,24 no PIB do Estado. Fonte: Pesquisa Futura Inteligência / Apex Partners / 2025.



Projeção de como será o maior galpão logístico sustentável do Brasil, que está em construção na Serra

Bairros inteiros só para galpões e indústrias

Municípios investem em infraestrutura e adaptam Planos Diretores Municipais para atrair novos investidores e favorecer a construção de empreendimentos logísticos

O atual *boom* de investimentos em polos industriais, centros de distribuição e condomínios logísticos está multiplicando a criação de verdadeiros bairros empresariais nas cidades capixabas.

Para se ter uma ideia, o Espírito Santo tem mais de 3,6 milhões de metros quadrados em galpões e estão em construção mais mais 750 mil m², segundo o Sindicato do Comércio Atacadista e Distribuidor do Estado (Sincades).

Um dos principais investimentos é a construção do maior galpão logístico sustentável do Brasil: o Private Log. O projeto está sendo erguido no Contorno do Mestre Álvaro, na Serra, e terá mais de 620 mil m² de Área Bruta Locável (ABL), conceito imobiliário que define a área total de um imóvel comercial disponível para aluguel. O empreendimento supera em dimensões outros gigantes, como os Centros Logísticos de Cajamar e de Guarulhos II, em São Paulo.

Essa expansão tem como objetivo atender à demanda crescente de indústrias e atividades comerciais que se desenvolvem no Estado. A previsão é que sejam realizados, até 2029, projetos num total de R\$ 137,6 bilhões, segundo

projeção do Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN). Isso inclui R\$ 3,5 bilhões de investimentos voltados para transporte, armazenagem e correio.

Na avaliação do presidente da Associação das Empresas do Mercado Imobiliário (Ademi-ES), Alexandre Schubert, um dos impactos da expansão desse setor é a redução de custos. Ele explica que os bairros voltados a indústrias e galpões logísticos tendem a ser construídos nos arredores das cidades, em áreas com menor preço e que permitam edificações de grande porte.

“Normalmente, os planos diretores determinam que um terreno residencial pode usar uma taxa de ocupação de 50%. Em uma área empresarial, isso estende-se para 70% a 75%. Assim, a construção fica mais barata e a operação se torna mais acessível”, explica.

Ele acrescenta que empreendimentos com essa vocação também oferecem vantagens por facilitarem o transporte de cargas. A demanda tem se tornado ainda mais evidente a partir dos investimentos nas Zonas de Processamento de Exportações (ZPEs) e em portos, como os terminais da Imetame e Portocel, em Aracruz, e o Porto Central em Presidente Kennedy.

VALORIZAÇÃO DE ÁREAS

Schubert ressalta que esses empreendimentos trazem oportunidades para o setor imobiliário que vão além da locação, propriamente dita. Ainda que não tenham vocação para moradia, esses projetos podem impactar a urbanização das cidades capixabas, ao gerarem postos de trabalho e atraírem novos moradores para regiões próximas.

Os investimentos criam oportunidades para a atividade da construção civil, devido ao aumento da demanda por um sistema de serviços e de comércio, promovendo o desenvolvimento dos municípios ao redor.

“O setor de logística, quando bem planejado e bem implementado, traz um impacto positivo muito grande para o desenvolvimento das regiões e, também, para o setor da construção civil. Porque esse tipo de empreendimento, diferentemente de um projeto residencial ou

3,6 MILHÕES DE M²

É O TOTAL DE ÁREA CONSTRUÍDA DE GALPÕES LOGÍSTICOS NO ES

750 MIL M²

É A ÁREA DE GALPÕES LOGÍSTICOS EM CONSTRUÇÃO NO ES

comercial, traz consigo outros investimentos, como galpões, indústrias, rodovias bem estruturadas, além de uma boa infraestrutura da região ao redor”, afirma o diretor do Sindicato da Indústria da Construção Civil no Estado do Espírito Santo (Sinduscon-ES), Sergio Augusto de Magalhães e Souza.

Um dos fatores que torna esses empreendimentos atrativos para investidores e empresas, inclusive, é a infraestrutura ao redor. Alexandre Schubert ressalta que os bairros para indústrias e galpões logísticos têm de oferecer sistemas viários com pistas duplas, avenidas de largura maior e áreas de estacionamentos para veículos pesados, por exemplo.

MUDANÇAS NAS REGRAS

Quatro cidades capixabas se destacam no setor de galpões logísticos: Serra, Viana, Cariacica e Vila Velha. Todas fazem parte da Grande Vitória, tendo posição estratégica, próxima a portos e ao Aeroporto de Vitória, já que a Capital não tem espaço suficiente para acomodar grandes empreendimentos com foco em logística.

Para atrair novos investidores para essas atividades, esses municípios estão adaptando seus Planos Diretores Municipais (PDMs).

Na Serra, por exemplo, que receberá o Private Log, o PDM foi atualizado em 2023, com normas mais modernas em relação à ocupação do solo e à distribuição de atividades nas áreas da cidade.

Uma das principais mudanças contempladas no novo plano retira a obrigatoriedade da realização de Estudos de



O setor de logística, quando bem planejado e bem implementado, traz um impacto positivo muito grande para o desenvolvimento das regiões e, também, para o setor da construção civil.”

Sergio Augusto de Magalhães e Souza
Diretor do Sinduscon-ES





Normalmente, os planos diretores determinam que um terreno residencial pode usar uma taxa de ocupação de 50%. Em um terreno empresarial, isso estende-se para 70% a 75%, de tal maneira que você tem mais construção na mesma área.”

Alexandre Schubert
Presidente da Ademi-ES



Galpão logístico da Raizz, em Viana, está em expansão

Impacto de Vizinhança para loteamentos voltados para empreendimentos industriais e logísticos.

“Ao priorizar o adensamento urbano, a sustentabilidade ambiental e a mobilidade urbana, integrando os mais diversos pontos da cidade, o PDM traz em seu texto regras favoráveis para a instalação de áreas exclusivas para empresas de grande porte, bem como para implantação de atividades de uso misto, que compreendem a união de residenciais com atividades de prestação de serviço, comércio e indústrias de baixo impacto urbano e ambiental”, afirma o secretário de Meio Ambiente e de Desenvolvimento Urbano da Serra, Cláudio Denicoli.

Outra adaptação que está sendo feita nos planos diretores dessas cidades é a criação e o fortalecimento – por meio de investimentos em infraestrutura – de zonas específicas voltadas para as atividades industriais e logísticas. Um exemplo disso é Viana, que tem localização estratégica, próxima ao Porto de Vitória, ao aeroporto e às principais rodovias do Estado.

“Entre as principais diretrizes (da revisão do Plano Diretor Municipal), estão o fortalecimento de zonas específicas voltadas à atividade industrial e à logística, a melhoria da infraestrutura urbana e viária para garantir a mobilidade e o

escoamento de produção, além da integração entre desenvolvimento econômico e sustentabilidade ambiental. O objetivo é atrair novos investimentos de forma planejada, garantindo a compatibilidade entre o crescimento econômico e a qualidade de vida da população”, pontua a secretária de Desenvolvimento Urbano e Habitação de Viana, Gabriela Siqueira.

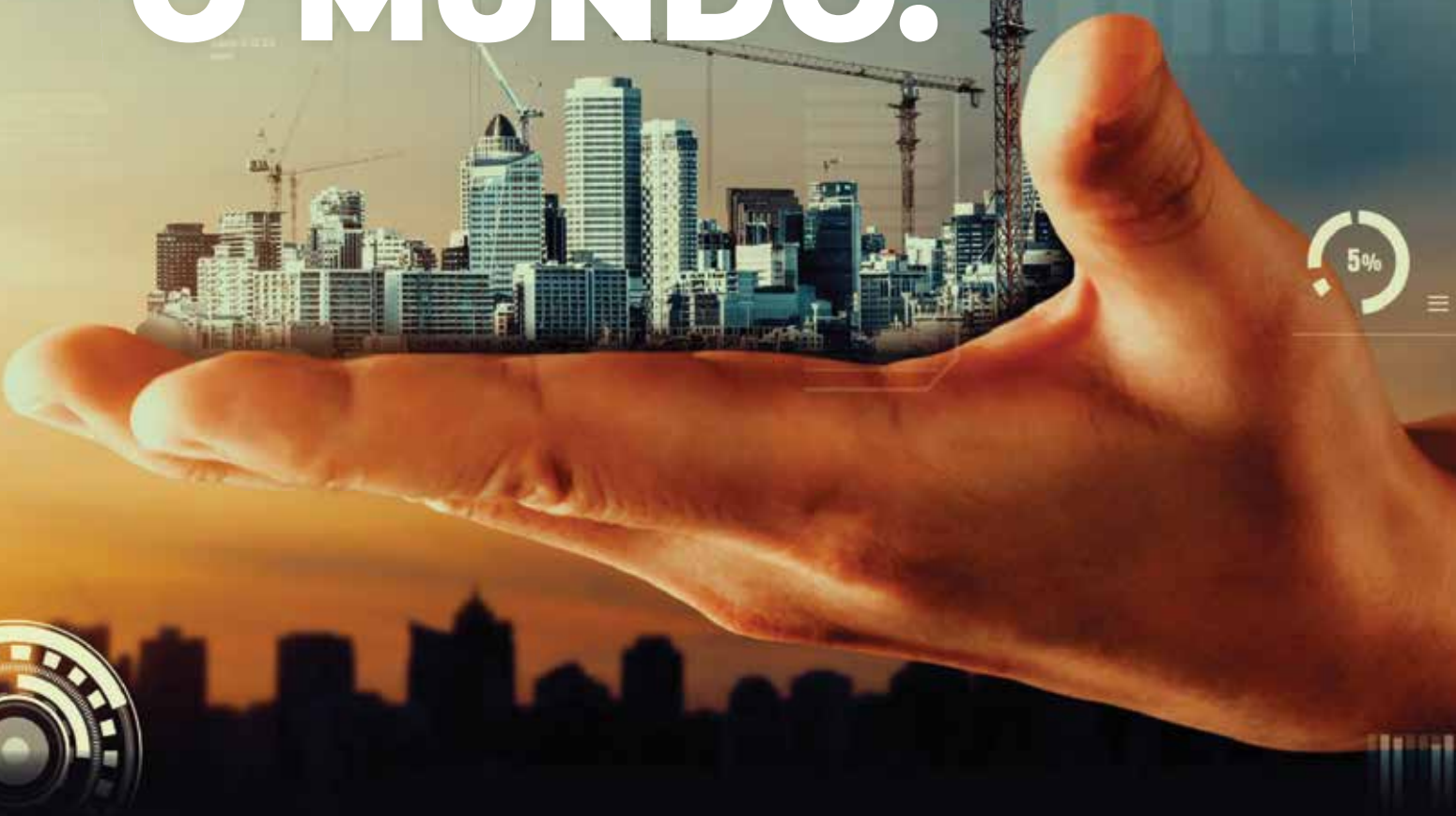
A cidade, inclusive, conta com um complexo logístico de 74 mil m², inaugurado em 2024 após receber um aporte de R\$ 170 milhões: o Raizz Viana. A expectativa é que, em dezembro de 2025, o empreendimento tenha sua segunda fase inaugurada, com uma nova área de 33 mil m² e um investimento de R\$ 70 milhões.

Vila Velha também tem definido zonas de interesse empresarial ao longo de eixos viários estratégicos, como a BR 388 e a Avenida Leste-Oeste. Segundo a prefeitura, essa medida permite direcionar e organizar o crescimento logístico, estimulando a instalação de novos empreendimentos em áreas adequadas e compatíveis com a infraestrutura existente.

Além disso, a cidade já conta com empreendimentos logísticos de grande porte, instalados principalmente no Polo Empresarial de Novo México e em áreas estratégicas próximas à Rodovia Darly Santos e ao eixo da BR 101. ✓

**DA MATÉRIA-PRIMA
ÀS MAIORES INVENÇÕES:**

A ENGENHARIA TRANSFORMA O MUNDO.



**ONDE TEM AS MÃOS DA ENGENHARIA, TEM O CREA-ES
LUTANDO PELA VALORIZAÇÃO DOS PROFISSIONAIS
E PELA DEFESA DA SOCIEDADE.**

www.creaes.org.br



@creaspiritosanto



/creaes



CREA-ES
Conselho Regional de Engenharia e
Agronomia do Espírito Santo



Cidades de Vitória e Vila Velha criaram ações para facilitar acesso aos terminais portuários sem prejudicar trânsito

Complexos logísticos amigos da vizinhança

Expansão planejada é forma de ligar portos, indústrias e cidades sem comprometer qualidade de vida da população

O desenvolvimento urbano e econômico passa por uma equação cada vez mais desafiadora: integrar cidade, porto e indústria em um mesmo planejamento estratégico. A Região Metropolitana da Grande Vitória concentra importantes complexos industriais e portuários e enfrenta o desafio de equilibrar a expansão das áreas logísticas e produtivas com o cotidiano urbano, assegurando que esse crescimento não comprometa a mobilidade, a qualidade ambiental e de vida nos municípios.

Para promover uma integração sustentável, na avaliação do presidente do Conselho Regional de Engenharia e

Agronomia do Espírito Santo (Crea-ES), Jorge Silva, é preciso englobar três dimensões: econômica, social e ambiental. O equilíbrio entre elas exige planejamento, tecnologia, participação social e execução alinhada.

Ele observa que há uma complexidade de convivência entre as áreas urbanas e as zonas de grande movimentação de carga, o que traz impactos de mobilidade, ruído, emissões de poluentes, segurança viária, acessos para moradores, e pressão sobre o uso do solo urbano.

Para Jorge Silva, algumas das principais estratégias para a construção de uma logística eficiente passam pela

CARLOS ALBERTO SILVA



definição de corredores logísticos; melhoria da acessibilidade e mobilidade urbana com garantia de transporte público, ciclovias e calçadas; monitoramento e mitigação de poluição atmosférica e ruído; uso da tecnologia para empregar soluções de logística urbana inteligente; e governança participativa envolvendo moradores, sindicatos industriais, operadores portuários e autoridade municipal e estadual para estabelecer indicadores de qualidade de vida.

“Os Planos Diretores Municipais (PDMs) desempenham papel central na construção de uma logística eficiente. Eles precisam refletir as dinâmicas da economia, das cadeias de escoamento e dos grandes nós de infraestrutura. É importante que essas regras contemplem uso do solo, vias de acesso, condicionantes ambientais e de mobilidade com base nas projeções de expansão”, afirma o presidente do Crea-ES.

A definição de vias específicas para transporte de cargas, segregando o fluxo pesado do cotidiano residencial ou do comercial, é uma importante alternativa. Em Vila Velha, de acordo com o secretário municipal de Desenvolvimento Econômico, Everaldo Colodetti, para assegurar a eficiência das operações logísticas, a prefeitura desenvolveu projetos estruturantes, com modernização dos acessos viários estaduais e federais e a criação de um corredor logístico contínuo, que conecta a Estrada de Capuaba à BR 101, facilitando o fluxo direto para o Terminal Portuário de Vila Velha (TVV) e retirando o tráfego pesado das áreas urbanas.

Há três anos à frente da concessão do Porto de Vitória, com terminais na Capital e em Vila Velha, a Vports ressalta que, sabendo que a multimodalidade é fundamental para o desenvolvimento socioeconômico, já foi capaz de entregar uma nova alternativa logística conectando o complexo portuário à ferrovia, que agrega eficiência e, consequentemente, contribui para a mobilidade urbana, destaca o diretor-presidente da concessionária, Gustavo Serrão.

Somam-se à essa iniciativa da autoridade portuária, para garantir fluidez nas rotas de acesso, a utilização de equipamentos que permitem descarga de mercadorias com até metade do tempo, a ampliação em três vezes da capacidade estática do porto para melhoria do fluxo logístico, reforma e ampliação dos gates de acesso, ampliação da quantidade de balanças de pesagem, implantação do sistema de monitoramento de caminhões para organização do fluxo rodoviário e melhoria da sinalização.

O desafio da sustentabilidade social e territorial é equalizar o crescimento das áreas portuárias e industriais para que não gere novos gargalos de mobilidade, com intervenções de melhoria da acessibilidade. Na Capital, Vitória, a administração municipal adotou tecnologia para garantir o fluxo dos moradores.

“Em Vitória, nós temos o polo norte da cidade com áreas industrial e



[A Vports] já foi capaz de entregar uma nova alternativa logística conectando o complexo portuário à ferrovia, que agrega eficiência e, consequentemente, contribui para a mobilidade urbana.”

Gustavo Serrão
Presidente da Vports



É importante que as cidades dialoguem e a Grande Vitória atue em conjunto para que o desenvolvimento econômico funcione.”

Priscila Ceolin
Presidente do Conselho de Arquitetura e Urbanismo do ES





CARLOS ALBERTO SILVA



Vports integrou terminais do Porto de Vitória à ferrovia para melhorar o escoamento de cargas



Os PDMs desempenham papel central na construção de uma logística eficiente. Precisam refletir as dinâmicas da economia, do escoamento e dos grandes nós de infraestrutura.”

Jorge Silva
Presidente do Crea-ES

residencial muito fortes, e o polo sul, onde está localizado o porto. E nós temos basicamente duas vias arteriais principais que dão acesso a essas regiões, que são a avenida Fernando Ferrari/Reta da Penha e a avenida Dante Michelini/Avenida Vitória. Para evitar os gargalos de mobilidade, nós estamos investindo em modernização semafórica, sistema de comunicação com os cruzamentos com resposta rápida, sistema de inteligência artificial para fazer leitura do fluxo de veículos, além dos investimentos em ciclovia e ciclorrotas”, enumera o secretário de Transportes, Trânsito e Infraestrutura Urbana de Vitória, Alex Mariano.

A presidente do Conselho de Arquitetura e Urbanismo do ES (CAU/ES), Priscila Ceolin, compara Vitória ao município de Santos (SP), umas das principais cidades portuárias do Brasil, que, na avaliação dela, tem desafios semelhantes à Capital capixaba na integração das áreas produtivas com as grandes áreas residenciais e comerciais.

“Santos é uma referência para acompanhar como a cidade está solucionando seus impasses entre indústria, porto e vida urbana. Outra boa referência é

Rotterdam, cidade portuária na Holanda, que tem uma qualidade ambiental e de vida muito boa, porque a logística do porto é muito bem pensada, com horários e locais definidos para o trânsito de cargas. Lá, o planejamento urbano é feito com diálogo entre poder público, população, indústria e porto”, avalia Priscila.

Priscila Ceolin também defende o PDM como instrumento necessário para direcionar o crescimento da cidade e mediar os interesses com o limite geográfico. “As áreas portuárias e industriais têm necessidade de crescimento. Mas é preciso garantir que a expansão leve em conta a cidade e a preservação do patrimônio”, ressalta.

A presidente do CAU/ES vai além e propõe um planejamento territorial integrado, considerando a Região Metropolitana como um todo. “Vitória não tem mais espaço para crescer, por que não ampliar para outras áreas? Serra, município vizinho, tem forte vocação logística com grandes galpões. Penso que é importante que as cidades dialoguem e a Grande Vitória atue em conjunto para que o desenvolvimento econômico e o planejamento urbano funcionem”, aponta Priscila. ✓

SINDIEX

mais que um sindicato

A força do comércio exterior capixaba.

Desde 1992, o Sindiex atua de forma técnica e institucional na defesa dos interesses do setor, em prol da competitividade e da segurança das empresas que importam e exportam pelo Espírito Santo.

**Setor em
números (2025)**

R\$ 20 bilhões
em corrente de comércio



Importações

**R\$ 11,4
bilhões**



Exportações

**R\$ 6,6
bilhões**

PRODUTOS EM DESTAQUE



Automóveis de passageiros



Aeronaves



Veículos para transporte
de mercadorias



Minério de ferro



Café não torrado



Produtos metalúrgicos



SINDIEX

SINDICATO DO COMÉRCIO DE EXPORTAÇÃO
E IMPORTAÇÃO DO ESPÍRITO SANTO

Representatividade que impulsiona o
desenvolvimento econômico do Estado.



Região portuária de Aracruz, no Norte do Espírito Santo, está em obras, para construção e ampliação de terminais

Infraestrutura multimodal liga motor do desenvolvimento de Norte a Sul

Investimentos em ferrovias, rodovias e portos abrem novos vetores de crescimento no Estado e criam emprego e renda

Os investimentos em infraestrutura multimodal representam uma transformação logística e econômica do Espírito Santo. Mais do que abrir caminhos para facilitar o acesso aos mercados nacional e internacional, as grandes obras estruturantes em curso no Estado impulsionam a economia local e transformam a realidade

de cidades que, antes, estavam fora do mapa de investimentos.

A geografia do desenvolvimento capixaba está sendo desenhada às margens das rodovias duplicadas e dos portos em construção e ampliação. Também deve se expandir nas áreas de influência dos aeroportos regionais e seguir o caminho dos novos ramais ferroviários.

Serão investidos R\$ 137,6 bilhões em todo o Estado até 2029, segundo mapeamento do Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN). Do volume total,

a microrregião Litoral Sul é a que concentra o maior valor em aportes (R\$ 53,7 bilhões), ultrapassando a Metropolitana (R\$ 47,4 bilhões). E em terceiro lugar, aparece a microrregião Rio Doce (R\$ 13,4 bilhões), situada ao Norte.

O diretor setorial de Integração e Projetos Especiais do IJSN, Antonio Ricardo da Rocha, ressalta que, entre os dez principais projetos em execução, estão a duplicação de 172 quilômetros da BR 101 e obras portuárias em Presidente Kennedy e em Aracruz. Outros destaques são a duplicação das BRs 262 e 259, a implementação da rodovia ES 466 e a construção da ferrovia EF 118 (ramal Anchieta).

Rocha analisa que, nos últimos anos, o Espírito Santo tem passado por uma descentralização dos investimentos, que, antes, ficavam muito restritos à Região Metropolitana e a cidades-polos tradicionais. "Historicamente, Cachoeiro de Itapemirim, no Sul do Estado, e Linhares e Colatina, no Norte, sempre foram considerados os polos em suas regiões. Com esses estímulos das obras estruturantes, novas cidades estão se tornando referência no desenvolvimento, como Anchieta e Presidente Kennedy, no Sul, e, mais ao Norte, Aracruz, Ibraçu, João Neiva e Barra de São Francisco."

O desenvolvimento regional ganhou mais fôlego com a inauguração da Agência Invest-ES, criada em agosto de 2025 pelo governo estadual para atrair capital da iniciativa privada, aproveitando as particularidades de cada região.

A presidente da agência, Patrícia Gouvêa, aponta a localização geográfica estratégica e os investimentos em infraestrutura como vantagens competitivas do Espírito Santo. "O que vem sendo construído e projetado está deixando uma base de potencial muito grande, porque infraestrutura é um dos pilares fortes para atrair investimentos", defende.

Na prática, os investidores vão compondo o ecossistema do desenvolvimento, em que as obras de infraestrutura são o ponto de partida. Empresas e indústrias passam a enxergar potencial no entorno de ferrovias, rodovias, aeroportos e portos, e o resultado é um

círculo virtuoso: formação de mão de obra qualificada, abertura de empregos, aumento da renda, desenvolvimento do turismo e fortalecimento da economia regional.

"É uma mudança de paradigma: em vez de esperar que a população migre para a Capital em busca de emprego, agora o desenvolvimento chega até ela. A melhoria das rodovias e a expansão ferroviária estão transformando a agroindústria no Norte, conectando produtores a mercados nacionais e internacionais. No Sul, os investimentos em portos e logística criam oportunidades que antes não existiam, atraindo indústrias e novos negócios. As oportunidades se distribuem de maneira estratégica e inteligente, transformando infraestrutura em crescimento real", avalia o presidente da Assembleia Legislativa do Espírito Santo (Ales), deputado Marcelo Santos.

No levantamento do Observatório da Indústria, da Federação das Indústrias do Espírito Santo (Findes), estão previstos R\$ 113 bilhões em investimentos produtivos, sendo a maioria destinada para cidades fora da Região Metropolitana.

A gerente-executiva do Observatório da Findes, Marília Silva, chama atenção para o impacto direto desses projetos no mercado de trabalho.

"O investimento, seja logístico, seja industrial, é indutor do desenvolvimento das cidades porque demanda não só mão de obra para a instalação da planta, como também profissionais mais qualificados para a operação. O município ganha vagas de emprego, cursos e parcerias com universidades para capacitar os trabalhadores. Assim, surgem profissionais mais qualificados e oportunidades com melhor remuneração", destaca Marília.

Presidente Kennedy, no Sul do Estado, vivencia essa transformação provocada pelos investimentos: a instalação do Porto Central e a Ferrovia Kennedy, um trecho da EF 118. O prefeito do município, Júnior de Gromogol, diz que somente a primeira fase das obras do Porto Central, iniciada em dezembro de 2024 com recursos de R\$ 2,6 bilhões, vai criar cerca de 1.600 vagas



É uma mudança de paradigma: em vez de esperar que a população migre para a Capital em busca de emprego, agora o desenvolvimento chega até ela."

Marcelo Santos
Presidente da Ales



Com as obras estruturantes, novas cidades estão se tornando referência no desenvolvimento, como Anchieta, Presidente Kennedy e Aracruz."

Antonio Ricardo da Rocha
Diretor setorial de Integração e Projetos Especiais do IJSN





Destinamos R\$ 80 milhões para fortalecer o ambiente de negócios voltado ao turismo e transformar municípios em novas potências.”

Pedro Rigo
Superintendente do Sebrae/ES



Com o instrumento financeiro adequado, atraímos investimentos, estimulamos geração de emprego e renda e fortalecemos cadeias produtivas.”

Marcelo Saintive
Diretor-presidente do Bades



Perspectiva de como será o Porto Central, em Presidente Kennedy, no Sul do Espírito Santo

de emprego diretos e indiretos.

“Kennedy está recebendo investimentos muito acima da média. Isso tende a produzir impactos concretos: melhoria da infraestrutura associada (energia, estradas, saneamento), elevação da arrecadação municipal via impostos, mais empregos, melhores condições de vida local, aumento da renda e do poder de compra das famílias, valorização imobiliária, melhoria do comércio local, crescimento de oferta de serviços (restaurantes, hotéis, transporte) para atender novos trabalhadores”, aponta o prefeito.

Na cidade do extremo sul capixaba, o Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo (Bades) opera o Fundesul Presidente Kennedy, instrumento criado para impulsionar o crescimento econômico sustentável do município. O fundo

apoia projetos que estimulem emprego, renda e dinamização produtiva.

A instituição de fomento também firmou convênio com o Banco do Nordeste para operacionalizar recursos do Fundo Constitucional de Desenvolvimento do Nordeste (FNE) e oferecer alternativas de financiamento adequadas ao desenvolvimento da Região Norte.

“O Bades atua para que o desenvolvimento do Espírito Santo seja equilibrado e sustentável e alcance todas as regiões do Estado. Por meio de instrumentos financeiros adequados à realidade local, o banco atrai investimentos, estimula a geração de emprego e renda e fortalece cadeias produtivas regionais”, enfatiza o diretor-presidente do banco, Marcelo Barbosa Saintive.

Na região Norte, destacam-se grandes investimentos portuários no

PORTO CENTRAL/DIVULGAÇÃO



Kennedy está recebendo muitos investimentos, que tendem a gerar impactos na infraestrutura e arrecadação e melhores condições de vida.”

Júnior de Gromogol
Prefeito de Presidente Kennedy

município de Aracruz: a construção do Porto da Imetame, no valor de R\$ 2,3 bilhões, e a ampliação do terminal de Portocel, orçada em R\$ 2 bilhões.

O prefeito do município, Dr. Coutinho, explica como os investimentos públicos e privados estão transformando a paisagem econômica da cidade e projetando novas oportunidades para toda a região.

“Aracruz se consolida como um dos grandes polos de desenvolvimento do Espírito Santo. Além dos investimentos portuários, outro marco importante é a implantação da Zona de Processamento de Exportação (ZPE), que entrará em funcionamento em 2026 e será um diferencial estratégico para empresas voltadas à exportação. No setor privado, vemos uma forte movimentação, com empresas ampliando suas operações

e novos empreendimentos chegando para fortalecer a economia local. Aracruz e o Norte capixaba estão se tornando sinônimo de crescimento, competitividade e futuro.”

O superintendente do Sebrae/ES, Pedro Rigo, afirma que o turismo também tem despontado como um acelerador do desenvolvimento regional. “O Sebrae/ES, desde 2023, está mapeando o potencial turístico de todo o Estado, levando em conta as obras estruturantes, os novos investimentos e as vocações de cada região. Estamos destinando R\$ 80 milhões para fortalecer o ambiente de negócios voltado ao turismo, promovendo apoio a iniciativas que vão agregar ainda mais e transformar os municípios em novas potências econômicas, logísticas e de infraestrutura”, pontua. ✓



Vemos uma forte movimentação de ampliações de empresas e novos empreendimentos chegando a Aracruz para fortalecer a economia.”

Dr. Coutinho
Prefeito de Aracruz



Protagonistas desequilibram gangorra das exportações

HHI, índice calculado pela Fecomércio, mostra que dependência de poucos produtos, como minério de ferro e café, exige diversificação para blindar a economia capixaba contra crises externas

Com seus portos estratégicos, graças à boa localização geográfica, o Espírito Santo é uma das principais portas de entrada do Brasil — trazendo desde carros elétricos de ponta até insumos vitais — e uma potência na exportação de *commodities*. No entanto, por trás dessa fachada robusta de comércio exterior, existe uma fragilidade perigosa: a alta concentração das vendas em poucos produtos e para poucos mercados.

Uma análise aprofundada do Connect Fecomércio, utilizando o Índice de Herfindahl-Hirschman (HHI), revela que, apesar de uma recente e tímida busca por variedades, o Estado caminha sobre uma corda bamba econômica. O levantamento é inédito.

O HHI é a bússola global da diversificação comercial: quanto mais perto de zero, maior a diversidade e menor o risco; quanto mais perto de 1, maior vulnerabilidade. Em 2024, o índice das exportações capixabas bateu em 0,3618, um nível que indica um cenário moderado, mas com um peso esmagador em cinco protagonistas.

Minério de ferro, petróleo, celulose, café e semiacabados de aço são os pilares da economia e os líderes das exportações.



Portos querem diversificar os produtos exportados pelo Espírito Santo

MAPA DE EXPORTAÇÕES DO BRASIL



Em setembro de 2025: o minério de ferro e seus concentrados responderam por 22,14%; o café não torrado, por 17,10%; os produtos semiacabados de ferro ou aço, por 12,8%. No total, cinco produtos responderam por 67,65% de toda a pauta exportadora do Estado no período, incluindo máquinas para indústrias e outros equipamentos (bombas e centrífugas).

Para André Spalenza, coordenador do Observatório do Comércio Connect Fecomércio, o resultado é o termômetro da dependência. “Ter poucos produtos e parceiros aumenta a fragilidade a crises externas. Qualquer variação expressiva na demanda internacional ou nos preços gera um impacto significativo e imediato na atividade econômica local”, avalia.

Se o minério de ferro ou o café, por exemplo, enfrentam uma queda de preço ou tarifa, o impacto é sentido de forma brutal em toda a economia local. Setores fortemente ligados a mercados específicos, como o norte-americano, são os primeiros a sofrer o choque.

Historicamente, o cenário tem evoluído: entre 2006 e 2015, as exportações capixabas atingiram um pico de concentração, refletindo uma forte dependência das *commodities*. Contudo, no período entre 2016 e 2025, houve uma inversão de tendência, com a ampliação do portfólio de produtos aptos a entrar em outros países.

Enquanto as exportações se apoiam em mercadorias tradicionais, o lado das importações aponta para um futuro mais diversificado. O destaque, influenciado por antecipações tarifárias, é a alta nas compras de carros elétricos e produtos de transição energética.

Essa movimentação sinaliza que o Espírito Santo está se inserindo em novas cadeias de valor global, um passo essencial para a prometida resiliência. Apesar dos riscos atuais, a história recente mostra uma evolução.

Idalberto Moro, presidente do Sistema Fecomércio-ES — Sesc e Senac, reforça o caminho. “O Espírito Santo é



Com a modernização da infraestrutura e o fortalecimento de corredores logísticos, ampliamos nossa capacidade de atrair investimentos, gerar empregos e agregar valor. É o caminho para reduzir a dependência e garantir um futuro mais sólido.”

Idalberto Moro
Presidente da Fecomércio





Café é um dos principais produtos da pauta exportadora capixaba

vocacionado ao comércio exterior, com portos competitivos. Com a modernização da infraestrutura e o fortalecimento de corredores logísticos, ampliamos nossa capacidade de atrair investimentos, gerar empregos e agregar valor. É o caminho para reduzir a dependência e garantir um futuro mais sólido.”

TARIFAÇÃO

Com o grande peso das exportações em poucas *commodities*”, o tarifaço de 50% anunciado pelo presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, contra o Brasil, em julho, mostrou a necessidade de o Espírito Santo não apenas tirar “os ovos de uma mesma cesta”, mas também variar o “galinheiro”, ou seja, o seu mercado comprador.

Os EUA são o principal parceiro comercial do Estado. Em 2024, esse país respondeu como destino de 33% das exportações capixabas, o equivalente a US\$ 3 bilhões (R\$ 16 bilhões). Nos nove primeiros meses de 2025, foram R\$ 2 bilhões vendidos para esse mercado, com foco principal no café, no minério, no aço, nas rochas ornamentais e

na celulose.

Com o início da supertaxação, somente em setembro, as vendas capixabas para os nortes-americanos caíram 25%, segundo estudo da Fundação Getúlio Vargas (FGV), com base nos dados do ComexStat, do Ministério do Desenvolvimento, da Indústria, do Comércio e de Serviços (Mdic). A retração representa uma perda de US\$ 64 milhões (R\$ 350 milhões).

Em novembro, Trump anunciou a retirada da tarifa de 40% cobrada do café, carne, banana, açaí e outros produtos agrícolas. No entanto, os impactos negativos produzidos pela medida nos quatro meses em que vigorou ainda continuarão sendo administrados pelos produtores.

Somente no café, o Espírito Santo acumulou mais de 33% de queda nas vendas entre agosto e outubro em comparação com os três meses anteriores (maio a junho), deixando de enviar para os Estados Unidos 2,6 mil toneladas do grão e seus derivados, conforme mostra o ComexStat. O impacto dessa retração é de US\$ 19 milhões (R\$ 100 milhões, aproximadamente).

Diversificar para se blindar das oscilações

Para garantir um futuro mais sólido, o Espírito Santo precisa fortalecer os espaços que já têm no cenário internacional e expandir seus contatos, na avaliação do coordenador do Connect, André Spalenza. “O Estado ainda tem espaço para avançar, tanto na diversificação da pauta exportadora quanto no fortalecimento da sua presença nos mercados em que já atua. Enquanto o Brasil alcançou 219 nações com suas exportações, o Espírito Santo alcançou 106 economias em setembro de 2025. Da mesma forma, o Brasil exportou 290 produtos diferentes, e o Estado, 171”, afirma.

A ampliação do alcance do comércio capixaba, diversificando mercados e parceiros comerciais, é fundamental para reduzir a vulnerabilidade externa. Mesmo sem a necessidade de abrir novos destinos imediatamente, consolidar a marca capixaba e ampliar o volume exportado em setores já existentes são passos importantes. O incentivo à participação em feiras internacionais de comércio é um dos caminhos para essa expansão.

O Sindicato do Comércio de Importação e Exportação do Espírito Santo (Sindiex) aponta alguns caminhos que

podem ser promissores para o avanço na diversificação.

Segundo a entidade, a análise de setores indica que áreas ligadas à importação de máquinas/equipamentos, medicamentos, tecnologia e, especialmente, energias renováveis (como a fotovoltaica) demonstram potencial para o comércio exterior capixaba.

Investimentos nessas novas áreas, impulsionados por programas como o Invest-ES, o Fundap e o Compete, são cruciais, na avaliação do Sindiex. Com maiores aportes em outras áreas, a economia do Estado se torna mais consolidada e fortalecida, permitindo o desenvolvimento de novas áreas e competências no longo prazo.

O aumento da representatividade de produtos que não tendem a ter grande relevância tradicionalmente na pauta, como “bombas, centrífugas, compressores de ar, ventiladores, aparelhos de filtrar ou depurar e suas partes” e “outras máquinas e equipamentos especializados para determinadas indústrias e suas partes”, que ficaram entre os principais produtos em setembro de 2025, é um sinal de que a diversificação é possível. ✓

0,3618

É O ÍNDICE DE DEPENDÊNCIA DO ES NAS EXPORTAÇÕES. RESULTADO SIGNIFICA QUE VENDAS INTERNACIONAIS DEPENDEM PRINCIPALMENTE DE 5 PRODUTOS

SINDIROCHAS/DIVULGAÇÃO



Rochas ornamentais estão entre os produtos mais vendidos para os Estados Unidos





Transformar o Espírito Santo é uma jornada coletiva e sustentável.



 bandes_es



Promover o desenvolvimento é caminhar hoje na direção do futuro. Por isso, o Governo do Estado e o Bandes lançaram o Fundo de Descarbonização. Uma iniciativa pioneira no Espírito Santo com o compromisso de reduzir a emissão de gases poluentes. Um investimento inicial de R\$ 500 milhões do Fundo Soberano do Espírito Santo, com a possibilidade de chegar a quase R\$ 1 bilhão, somados a recursos do setor privado, para uma economia mais verde e um Estado mais sustentável para todos. Juntos, impulsionamos a mudança local e melhoramos a realidade dos capixabas.

Bandes. Liderando a transformação sustentável do Espírito Santo.

bandes.com.br



bandes

GOVERNO DO ESTADO
DO ESPÍRITO SANTO





“Espírito Santo vive momento de virada na infraestrutura e na logística”

Preparando-se para o último ano do mandato à frente do Executivo capixaba, Renato Casagrande (PSB) ressalta o expressivo investimento em infraestrutura durante a sua gestão. Com aporte de 20% da receita em investimentos, o governador vislumbra um futuro promissor e um Estado mais competitivo. Além da destinação de recursos próprios para mobilidade e logística, ele enfatiza a relevância dos bilhões de reais aplicados pela iniciativa privada e da articulação com o governo federal para eliminar gargalos logísticos. Nesta entrevista, Casagrande também aponta o turismo como um ativo econômico, aborda a gestão fiscal e fala sobre o futuro político. Confira:

O comércio internacional é uma das rotas de desenvolvimento mais sustentáveis do Estado, mas precisa de mais investimentos para se expandir. O que cabe ao governo capixaba executar até o final do seu mandato para impulsionar essa área?

Para o setor de comércio exterior, vamos dar sequência aos investimentos com recursos próprios. Temos aplicado hoje em torno de 20% da nossa receita em infraestrutura, conectando as regiões do Estado com as áreas portuárias.

Temos feito investimentos importantes na Região Metropolitana, como o viaduto Max de Freitas Mauro, na ligação da Darly Santos com a Leste-Oeste. Estamos fazendo um grande investimento ligando o polo empresarial da Serra ao polo empresarial de Aracruz, com a ES 115.

Estamos construindo o Contorno Norte e o Contorno Sul de Aracruz. Vamos publicar o edital de uma rodovia importante para ligar o polo empresarial de Linhares com o de Aracruz, de Bebedouro até a Lagoa do Limão, numa primeira etapa. Além disso, estamos investindo em aeroportos (Cachoeiro e Linhares).

Essa estratégia exige também uma grande articulação com o governo federal. Em outubro de 2025, recebemos o ministro Renan Filho (Transportes) para iniciar as obras da nova fase da duplicação da BR 101. Inauguramos a duplicação de Guarapari até Anchieta; iniciamos as obras da Serra até o pedágio no município, além das obras da entrada de Alfredo Chaves até o Contorno de Iconha.

Em janeiro de 2026, vamos publicar o edital da duplicação da BR 262, e o Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) está desenvolvendo o projeto da duplicação de João Neiva até Colatina e o aumento de capacidade de Colatina até a divisa com Minas Gerais, em Baixo Guandu. Estamos negociando também, com o ministro Renan, com a Vale e com a VLI, a criação do Contorno de Belo Horizonte, novo ramal da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), e a instalação do trecho Piraquê-Açu, que liga João Neiva até Aracruz, para melhorar e modernizar a Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM).

Em novembro, o governo federal encaminhou ao Tribunal de Contas da União o processo para licitar a EF 118, que liga a Região Metropolitana e Santa Leopoldina até o Porto do Açu, no Rio de Janeiro, e, posteriormente, do Porto do Açu até Comperj, também naquele Estado.

Estamos num momento de virada para a infraestrutura e logística capixaba, com possibilidades pela frente de resolver nossos gargalos. Temos investimentos privados ocorrendo com intensidade, como é o caso do Porto da Imetame, em Aracruz — a primeira etapa dele vai começar a operar no primeiro semestre de 2026. Estamos vendo os investimentos também da Vports, as possibilidades de investimentos no Porto Central. Nessa área do comércio internacional, estamos deixando uma plataforma muito bem organizada e montada, com todas as pendências encaminhadas ou em execução para serem solucionadas.

O senhor sempre defendeu a descentralização do ES, e o desenvolvimento do ES, e o lançamento do Parklog apresenta essa possibilidade. O que o senhor vislumbra para a região e para o Estado com o parque logístico?

O Parklog é um conjunto de investimentos público e privado, envolvendo dez municípios. O núcleo é Aracruz, impulsionado pelos grandes investimentos portuários privados — Imetame, Vports e Portocel. A região já conta com a Jurong, uma plataforma importante, e recentemente foi inaugurada a fábrica de papel da Suzano. Lá tem a primeira ZPE privada do Brasil, e algumas empresas já estão bem encaminhadas para ocupar espaço nessa Zona de Processamento de Exportação.

Em paralelo, o Estado executa melhorias, duplicações e implementações de rodovias. A principal é a construção da rodovia ES 115, que liga a Serra a Aracruz.

O governo do Estado, as prefeituras e as entidades empresariais contrataram ainda um executivo para poder coordenar e acompanhar todos esses investimentos privados e públicos, além de articular a ação entre os diversos atores



Nessa área do comércio internacional, estamos deixando uma plataforma logística muito bem organizada e montada, com todas as pendências encaminhadas ou em execução.



VITOR JUBINI



Entre as obras com entrega prevista para 2026, estão Contorno de Jacaraípe, Cais das Artes e Hospital Geral de Cariacica

[O Parklog] será um polo de desenvolvimento e de geração de oportunidades, que já está mudando a realidade de Aracruz e dos municípios vizinhos, como Linhares, onde fizemos um bom investimento no aeroporto.

responsáveis pela implantação do Parklog. Será um polo de desenvolvimento e de geração de oportunidades, que já está mudando a realidade de Aracruz e dos municípios vizinhos, como Linhares, onde fizemos um bom investimento no aeroporto, que hoje tem capacidade de operar qualquer tipo de aeronave.

Pretendemos fazer o Parklog também no Sul do Estado. Em Presidente Kennedy, com o avanço do Porto Central, com os investimentos públicos e com a ida de diversas empresas para lá por meio do Fundesul (fundo da prefeitura criado para atrair novos negócios), estamos organizando essa outra plataforma logística. Na região, temos possibilidades de crescimento em Anchieta, com a Samarco, que anunciou forte investimento na retomada de 100% da sua operação; ali também há um porto que pode ser mais bem utilizado.

O Parklog Sul será lançado quando?

A intenção é que se possa concretizar [o ParkLog] até o ano que vem. Com isso, agora, os municípios precisam fazer um Plano Diretor Municipal (PDM). A ideia é organizar a ocupação para proteger tanto as áreas de turismo quanto os locais de desenvolvimento, até porque, com o avanço da duplicação, a BR 101 será um vetor de desenvolvimento da região.

A rodovia, aliás, está em processo licitatório de trecho no Rio de Janeiro, que vai ligar a divisa do Espírito Santo ao contorno em Campos (RJ) até a capital fluminense. Assim, a conexão do Espírito Santo com o Rio ficará muito mais fácil e fluida, atendendo a esse grande centro consumidor que é o Estado vizinho.

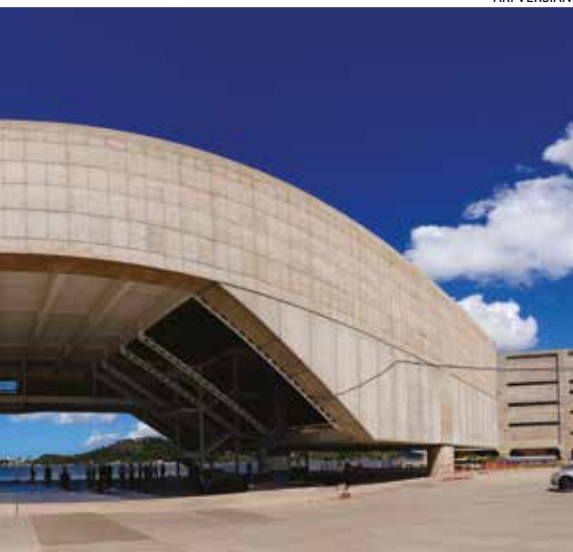
O senhor está convicto de que, mesmo sem acordo com a Vale, o investimento na EF 118 será realizado?

Estou com essa convicção pela palavra não só do ministro Renan, mas também de outros ministros e do secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro. O processo já está no Tribunal de Contas e o edital deve ser lançado ainda no primeiro semestre de 2026. O governo federal tem um plano ambicioso, que é a implantação do corredor ferroviário Sudeste. Na hora em que ligarmos o Espírito Santo ao Rio de Janeiro numa ferrovia moderna, faremos parte desse corredor.

O senhor cita o corredor ferroviário Sudeste, mas também há a ligação com a região Centro-Oeste, uma frente na qual o Espírito Santo está se articulando com Minas Gerais por um novo contorno.

Pela primeira vez, estamos conseguindo

ARI VERSIANI



GOVERNO DO ES



sensibilizar Minas Gerais para essa obra. Como temos diversas saídas ferroviárias — São Paulo, Bahia, Espírito Santo, Rio de Janeiro —, Minas Gerais está interessado em participar desse investimento, que criará o Contorno de Belo Horizonte. A medida está prevista dentro da renovação do contrato da FCA, como um gatilho. Tenho certeza de que haverá carga. A primeira etapa é fazer o projeto e a licença ambiental. Será mais uma conexão com o Espírito Santo, porque nós conectamos a Estrada de Ferro Vitória a Minas com a FCA, que vai até Goiás, mas especialmente até o Triângulo Mineiro.

Tem também uma ligação de Sete Lagoas com a região de Pirapora, ramal que também vai ser modernizado e que está crescendo muito no agronegócio. Como nós temos portos eficientes, não tenho dúvidas de que essa ferrovia vai se tornar muito importante, não só para o Espírito Santo, mas também para o Brasil.

Quais as perspectivas do governo em relação às BRs 262 e 259?

O primeiro edital da BR 262 está programado para janeiro de 2026. A obra será em três etapas, com licitações separadas. A primeira vai ligar Viana — do contorno que nós contratamos — até um pouco acima de Marechal Floriano. O segundo trecho ligará desse ponto até Pedra Azul,

e o terceiro vai até a entrada de Conceição do Castelo.

As vencedoras terão um tempo — acredito que será de um ano — para elaborar o projeto executivo e obter a licença ambiental. Assim, a BR poderá ter obra no final de 2026 ou no início de 2027. O que vai acontecer é que estará previsto na licitação o recapeamento de toda a atual BR, porque o pavimento está ruim. Como é um projeto simplificado, isso pode acontecer ainda em 2026.

Quem estiver subindo em direção a Domingos Martins, ali em Viana, entrará à esquerda, saindo da rodovia atual, e esse novo traçado encontrará com a 262 lá perto do posto do café. A nova rodovia será duplicada, não será um binário.

A atual rodovia poderá ser estadualizada no futuro para ser uma via turística, permitindo o acesso a Domingos Martins e Marechal Floriano, se o governo federal não quiser mantê-la. Já dissemos ao Dnit que aceitamos a rodovia; estamos colocando R\$ 2,3 bilhões de dinheiro do governo do Estado na 262.

A BR 259 está em fase de projetos, de duplicação (de João Neiva a Colatina) e de ampliação da capacidade e reabilitação (de Colatina a Baixo Guandu). Também tem três lotes. Deve ficar pronta no ano que vem (até o final de 2026, dependendo do projeto). Teremos que trabalhar com a bancada (deputados federais e senadores) para colocar recurso para poder fazer esse investimento.



A nova rodovia [BR 262] será duplicada, não será um binário. A atual rodovia poderá ser estadualizada no futuro para ser uma via turística, permitindo o acesso a Domingos Martins.





Já passamos por desafios como o enfraquecimento do Fundap, o debate sobre os *royalties* do petróleo, enfrentamos os desafios da segurança pública e da pandemia. Não há nenhuma dúvida de que estamos preparados. Mas estar preparado não significa parar. Devemos continuar trabalhando.

Os reflexos da reforma tributária são uma preocupação. O ES está pronto para a nova fase?

O Estado está se preparando bem, com investimentos em infraestrutura, articulação com o governo federal, projetos privados e investimentos em turismo. De Itaúnas, que é o último balneário do Norte, até Marobá, em Presidente Kennedy, todos os balneários têm investimentos. Além disso, o Estado vai se manter com a nota A em gestão fiscal e continuará investindo.

Outros mecanismos têm preparado o Estado. Neste ano, a arrecadação com petróleo caiu R\$ 500 milhões. A plataforma Maria Quitéria não começou a sua produção no tempo anunciado. O petróleo é importante economicamente, com uma relevância na receita de 6% a 8%, mas não se pode ficar dependente dele. Então, foi criado o Fundo Soberano, um mecanismo que dá segurança ao Estado, uma poupança intergeracional. Hoje, existem R\$ 2,2 bilhões no Fundo Soberano, capitalizados com *royalties* e participação especial, sendo R\$ 1 bilhão de poupança intergeracional. Daqui a cinco ou dez anos, haverá R\$ 5 bilhões de poupança intergeracional. Isso é uma proteção para o Estado, que terá recurso para enfrentar uma emergência.

Já passamos pelo enfraquecimento do Fundap (Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias), pelo debate sobre os *royalties*, enfrentamos os desafios da segurança pública e da pandemia. Não há dúvida de que estamos preparados. Mas estar preparado não significa parar. Devemos continuar trabalhando.

Que entregas o senhor ainda espera fazer em 2026?

Fico até desesperado com tanta coisa que tem que fazer; 12 meses é pouco tempo. Vamos fechar 2026 implantando 202 escolas com educação em tempo integral. Recebemos, em 2019, 32 nesse modelo e vamos entregar 234 unidades. Teremos mais de 60% das nossas escolas e 40% de alunos estudando em escolas com educação em tempo integral, percentual bem acima



Plataforma no mar: recurso dos *royalties* de petróleo é usado como poupança

dos determinados pelos planos nacional e estadual de Educação (PNE e PEE), que têm como metas 50% das escolas em tempo integral e 25% dos alunos atendidos.

Vamos deixar o Estado em primeiro lugar na educação do ensino médio. Na educação geral, que junta ensino fundamental dos anos iniciais e finais (incluindo outras redes), vamos ficar em terceiro, quarto lugar no Brasil. Teremos também mais escolas com infraestrutura, todas com ambiente climatizado. O que não estiver implantado, vai estar em implantação. Vamos entregar 500 alunos e alunas para intercâmbio. Neste ano, foram 350; no próximo, serão 500. Teremos em 2026 mais 60 escolas do futuro (ensino tecnológico).

Na área da saúde, vamos ter duas entregas importantes: o Hospital Geral de Cariacica e o Complexo de Saúde do Norte do Espírito Santo. Vamos ter iniciado ainda a construção do novo Hospital Silvío Avidos, em Colatina. Continuaremos com as obras do Hospital do Câncer, em Cachoeiro de Itapemirim.

Estamos com grandes investimentos na área do turismo. O Espírito Santo hoje, conforme os últimos dados, é o quarto que mais cresce no turismo no Brasil. Acabamos de contratar o novo centro de



convenções no Parque de Exposição de Carapina, na Serra. Realizamos muitos investimentos em infraestrutura turística no interior e na região litorânea. Teremos em 2026 o melhor verão em termos de fluxo turístico da história do Espírito Santo.

Na área da segurança pública, vamos entregar o melhor resultado da história do Estado. Temos chance de ficar com menos de 800 homicídios. Em 2024, foram 852. Estamos trabalhando para entregar um número menor de homicídios, de crimes contra o patrimônio, de feminicídios, além de uma revolução na área tecnológica.

Vamos trabalhar muito para entregar o Estado mais transparente do Brasil. Quando retornamos, em 2019, éramos o oitavo lugar. Então, recuperamos a primeira colocação e não perdemos mais. Vamos entregar também muitas obras: o Cais das Artes; recentemente finalizamos o Teatro Carlos Gomes, a escola Aristóbulo Barbosa Leão (ABL). Estamos desenterrando todas as “cabeças de burro” que havia por aí.

O senhor já falou que, para fazer o sucessor, precisaria estar com o governo bem avaliado. Como o senhor enxerga o cenário hoje?

Pelas pesquisas que recebemos e que são publicadas, nosso governo é bem avaliado. Isso é o primeiro passo. O segundo é fazer política, ter alianças partidárias, definir na hora certa a candidatura. Temos que preservar esse caminho, com governantes com capacidade de fazer parceria com os municípios, de dialogar com todo mundo, de governar com seriedade, com transparência, de manter este Estado organizado, de trabalhar para poder manter uma estabilidade institucional. Essas ações permitem ter legitimidade para conversar e eleger um sucessor que vai dar sequência àquilo que estamos fazendo. Mas essa decisão é só em 2026.

E o senhor será candidato ao Senado Federal?

Vou decidir em março. Em política, se você decide antes da hora, decide errado; depois da hora, decide errado também. Então, a hora dessa decisão vai ser março.

E um dia vamos vê-lo candidato à Presidência da República?

Ser candidato à Presidência da República é uma possibilidade. Se Deus me der saúde, eu tenho disposição. ✓



Ser candidato à Presidência da República é uma possibilidade. Se Deus me der saúde, eu tenho disposição.





DIVULGAÇÃO



Mineradora retomou suas atividades sem uso de barragem de rejeitos

Samarco avança em reparação e consolida retomada sustentável

Empresa investe em soluções seguras para disposição de rejeitos e destinou R\$ 30,4 bilhões à reparação no primeiro ano do Novo Acordo do Rio Doce

O ano de 2025 marca na história da Samarco os cinco anos de retomada operacional e um ano do Novo Acordo do Rio Doce. Homologado pelo Supremo Tribunal Federal (STF), o Acordo redefine as ações de reparação pelo rompimento da barragem de Fundão, em Mariana (MG), em novembro de 2015.

Neste primeiro ano do Acordo, R\$ 30,4 bilhões foram destinados pela empresa à reparação. Desse total, R\$ 19,5 bilhões foram utilizados em ações realizadas diretamente pela Samarco, enquanto os recursos encamiñados ao poder público totalizaram uma quantia de R\$ 10,9 bilhões.

Consolidando o valor deste primeiro ano com o que

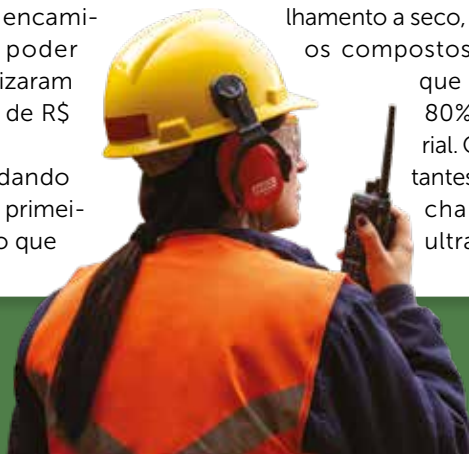
já foi executado pela extinta Fundação Renova até setembro de 2024, são R\$ 68,4 bilhões destinados para indenizações, reassentamentos e recuperação socioambiental e econômica da bacia do Rio Doce, o que demonstra o compromisso da empresa com a reparação definitiva.

O rompimento também tem impactos na operação da Samarco, que iniciou uma retomada gradual em 2020 sem barragens de rejeito. Hoje, são duas destinações para o rejeito gerado após o beneficiamento do minério de ferro: a primeira é o empilhamento a seco, usado para os compostos arenosos que compõem 80% do material. Os 20% restantes do rejeito, chamados de ultrafinos, são

dispostos na cava Alegria Sul, uma estrutura rochosa, segura e confinada.

Outra premissa da empresa para a retomada operacional foi a descaracterização das suas estruturas geotécnicas alteadas a montante. A descaracterização da cava do Germano foi concluída em 2023 e a da barragem do Germano está avançada, com previsão de conclusão em 2026, antes do prazo de 2029.

“Somos uma empresa que aprendeu com o passado e assumiu suas responsabilidades. Em 2024, consolidamos iniciativas voltadas à redução de emissões de gases de efeito estufa, eficiência energética, controle de resíduos, reaproveitamento de recursos hídricos e uso do coproduto da indústria do mármore na pelotização”, sintetiza Sérgio Mileipe, diretor de Operações na Samarco. ✓





Reparar é compromisso.
Fazer diferente é possível.

Desenvolvimento que valoriza os *capixabas*

Estamos escrevendo um novo capítulo da nossa história com a retomada gradual das operações, reafirmando nosso vínculo histórico com o Espírito Santo.

Transformamos minério em valor para a sociedade, priorizando a contratação de empresas locais e de pessoas da região. Também oferecemos cursos de qualificação para preparar as pessoas para novas oportunidades. **Seguimos trabalhando com segurança para construir um futuro mais sustentável.**



▲ Raphael Scardua, supervisor de estocagem da operação portuária em Ubu (ES)



Planta da Suzano em Aracruz: empresa está investindo em caldeira de biomassa

Investimentos batem recorde no Espírito Santo

Estão previstos R\$ 137 bilhões em projetos públicos e privados para todas as regiões do Estado

O Espírito Santo do futuro já está em construção. São obras de portos, aeroportos, ferrovias e estradas, capazes de alavancar negócios de Norte a Sul, reduzir as desigualdades regionais e baixar os preços do frete e das mercadorias. Também começam a sair do papel projetos industriais estratégicos para a economia capixaba, em segmentos tradicionais, como mineração, siderurgia, celulose, petróleo e gás.

Até o ano de 2029, está previsto para o Estado o investimento recorde de R\$ 137,6 bilhões, com recursos públicos e privados, segundo levantamento do

Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN).

O diretor-presidente do instituto, Pablo Lira, observa que, nos últimos 25 anos, os investimentos, antes concentrados na Grande Vitória, migraram para outras áreas, garantindo maior equilíbrio no desenvolvimento regional, fortalecendo microrregiões litorâneas e interioranas. Atualmente, cerca de 70% das obras estão fora da área metropolitana.

Na carteira de investimentos do Espírito Santo, estão previstos 1.290 projetos, 70% já em execução e 30% em planejamento. Do total, 641 são da indústria e somam R\$ 126 bilhões. Na



Perspectiva de como ficará o Hospital do Câncer de Cachoeiro de Itapemirim, que está em construção

sequência está o setor de comércio, serviços e administração pública com 648 projetos, num total de R\$ 11,4 bilhões, seguido pela agropecuária, com um único projeto de R\$ 6 milhões.

Lira aponta o potencial transformador dessas iniciativas. “Os aportes anunciados devem dinamizar a economia capixaba, criar novos postos de trabalho e consolidar o Espírito Santo como um polo atrativo, seguro e competitivo para investir, empreender, trabalhar e viver”, completa.

O investimento de maior valor está sendo realizado pela Petrobras. São R\$ 35 bilhões destinados a atividades de exploração e produção de petróleo e gás, com destaque para o início da operação, no litoral capixaba, da plataforma Maria Quitéria, a primeira da estatal que é totalmente elétrica.

O setores de siderurgia e mineração também têm planos ambiciosos. A Samarco vai investir R\$ 5,9 bilhões para retomar 100% da sua capacidade operacional até 2028, reativando as usinas de

70%

DOS INVESTIMENTOS ESTÃO FORA DA GRANDE VITÓRIA

1.290

PROJETOS

DEVEM SER REALIZADOS NO ES ATÉ 2029

pelotização 1 e 2, na planta de Ubu, em Anchieta, Litoral Sul do Espírito Santo.

Já Vale e ArcelorMittal estão implementando práticas sustentáveis, com projetos para redução de impactos ambientais de acordo com Termos de Compromisso Ambiental (TACs) firmados. Estão previstos investimentos que somam mais de R\$ 6 bilhões.

Com o olhar para o futuro, o governo do Estado projeta a construção de uma usina de dessalinização para converter a água do mar em potável.





Estação de tratamento da Cesan, que planeja implantar usina de dessalinização da água do mar na Grande Vitória

R\$ 96
BILHÕES
É O VOLUME
DOS PROJETOS
EM EXECUÇÃO

R\$ 41
BILHÕES
SÃO PROJETOS EM
OPORTUNIDADE

Com investimento de R\$ 1 bilhão, a planta deve ter volume de água compatível para abastecer uma cidade com mais de 550 mil habitantes. "A implementação dessa tecnologia representa um marco histórico no saneamento capixaba. A iniciativa atende às necessidades de abastecimento e está alinhada com nossa visão de sustentabilidade ambiental", frisa o presidente da Cesan, Munir Abud.

Também ganha destaque na carteira de investimentos, o montante de R\$ 35 bilhões, que será destinado a obras estruturantes, com a construção e melhorias de portos, ferrovias e rodovias federais.

O secretário de Desenvolvimento do Estado, Rogério Salume, destaca que esses investimentos logísticos levam progresso a regiões que antes estavam fora do radar dos investidores, ao mesmo tempo em que conectam o Espírito Santo ao Brasil e o país ao mundo. "Para que o Espírito Santo avance, é essencial garantir conectividade com o Brasil e o

mundo, e isso se faz com infraestrutura. Precisamos plugar o Estado às grandes rotas nacionais, por meio de rodovias modernas e seguras, e avançar na integração ferroviária, para conectar a grande malha logística do país", analisa.

LOCALIZAÇÃO ESTRATÉGICA

A localização estratégica do Espírito Santo, próxima dos maiores centros consumidores do país, coloca-o no planejamento estratégico de multinacionais. A Nestlé anunciou que vai investir R\$ 7 bilhões no Brasil. A produção da fábrica de chocolates Garoto, em Vila Velha, será ampliada.

Dentro do plano nacional da companhia até 2028, a Garoto receberá novas linhas de produção de chocolates, bombons e chocobiscuits, impulsionando marcas como Caribe e Serenata de Amor. O diretor da unidade, Fabiano Marins, destaca que a planta capixaba é, hoje, a maior operação de chocolates da Nestlé no mundo em volume, com exportações para mais de 20 países. "O

CESAN/DIVULGAÇÃO



Espírito Santo é estratégico por reunir tradição e excelência produtiva. A fábrica de Vila Velha desempenha um papel fundamental tanto no abastecimento nacional quanto nas exportações, contribuindo para o alcance global das marcas brasileiras da Nestlé.”

DE NORTE A SUL

O mapa dos investimentos do Espírito Santo, desenhado pelo IJSN, revela que a maior injeção de recursos será na microrregião Litorânea Sul (R\$ 53,7 bilhões). A Região Metropolitana aparece em segundo lugar (R\$ 47,4 bilhões), seguida pela Microrregião Rio Doce (R\$ 13,4 bilhões). Na sequência estão: Nordeste (R\$ 5,8 bilhões) Sudoeste Serrana (R\$ 5,5 bilhões), Centro-Oeste (R\$ 3,1 bilhões), Caparaó (R\$ 3 bilhões), Central Sul (R\$ 2,5 bilhões), Central Serrana (R\$ 1,6 bilhão) e Noroeste (R\$ 1,2 bilhão).

No Norte do Estado, a Suzano implementa um pacote de investimentos de R\$ 1,17 bilhão. A maior produtora de

celulose do mundo e uma das gigantes da produção de papel da América Latina vai construir uma fábrica de papel *tissue* em Aracruz. A nova unidade deve começar a operar em 2026. Também está incluída no montante uma nova caldeira de biomassa, que vai aumentar o ganho energético da fábrica.

“O Espírito Santo é um Estado estratégico. Ao investir em mais uma fábrica e na nova caldeira, a Suzano fortalece a cadeia de fornecedores, gera empregos e renda”, ressalta o gerente-executivo de Relações Corporativas da empresa, André Brito.

Já na Região Sul, está em construção o Hospital do Câncer, numa parceria entre o Hospital Evangélico de Cachoeiro de Itapemirim (Heci) e o governo estadual. Segundo o superintendente da instituição, Wagner Medeiros, com novos equipamentos e tecnologias, o hospital vai aumentar a quantidade de procedimentos ofertados na região. “A nova unidade terá 120 leitos para pacientes oncológicos, fortalecendo a rede de saúde e ampliando o acesso da população a serviços de alta complexidade.”

Os investimentos surtem um efeito cascata, observa o CEO da LeCard, Erly Vieira, à medida que a expansão das atividades de grandes companhias no Estado abre novos mercados para a prestação de serviços. “Há uma grande concentração de investimentos na indústria, o que deve impulsionar fortemente a demanda por soluções da LeCard. Além disso, o crescimento do setor de serviços, comércio e tecnologia também abre espaço para a ampliação de benefícios corporativos, gestão de despesas e programas de incentivo, áreas como grandes oportunidades.”

Para acompanhar a guinada da economia capixaba, é preciso investir em formação profissional, observa Moacir Lellis, presidente do Sindicato das Empresas Particulares de Ensino (Sinepe). “As instituições estão atualizando os currículos para incluir disciplinas e conteúdos alinhados às necessidades atuais do mercado, como gestão da cadeia logística, planejamento urbano e práticas voltadas



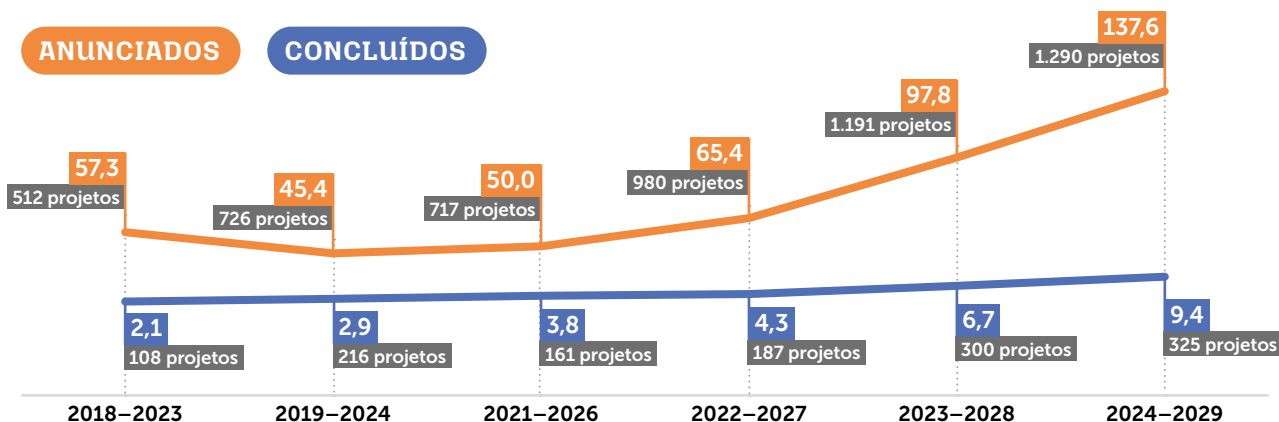
A implementação dessa tecnologia [usina de dessalinização] representa um marco histórico no saneamento capixaba. A iniciativa atende às necessidades de abastecimento e está alinhada com nossa visão de sustentabilidade ambiental.”

Munir Abud
Presidente da Cesan



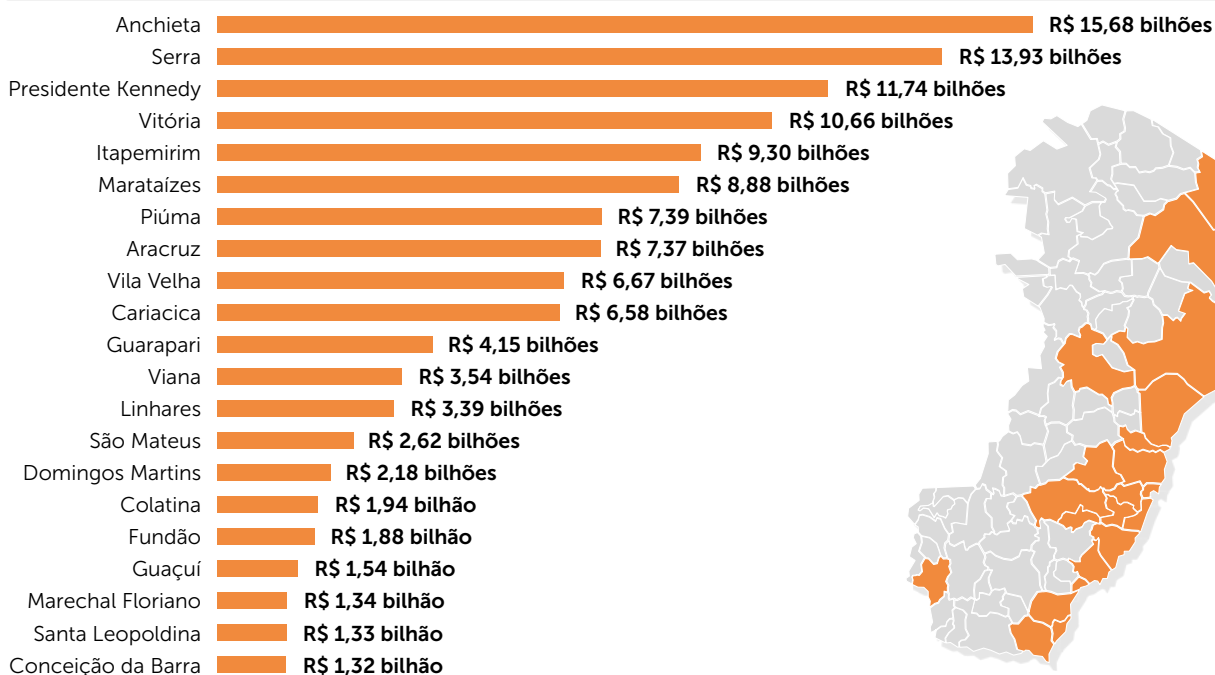
EVOLUÇÃO DOS INVESTIMENTOS NO ESPÍRITO SANTO (2018-2029)

Volume total da carteira (R\$ bilhões) e número de projetos por período

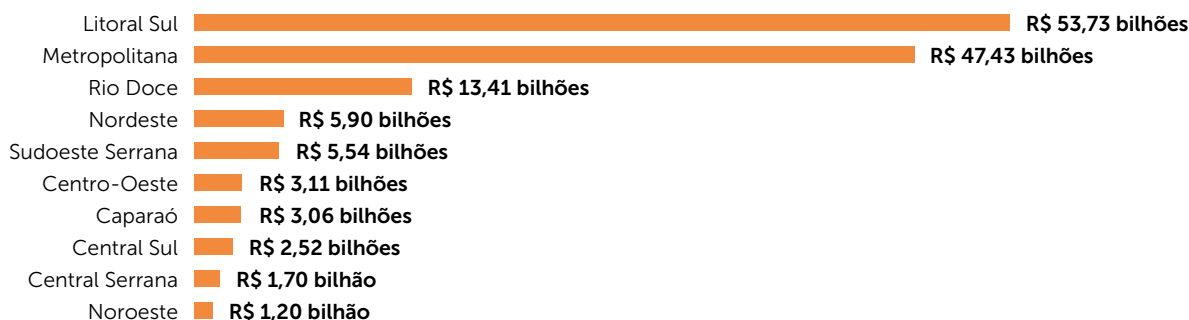


INVESTIMENTOS ANUNCIADOS POR MUNICÍPIO (2024-2029)

Projetos com valores superiores a R\$ 1 bilhão



INVESTIMENTOS ANUNCIADOS POR MICRORREGIÃO (2024-2029)



Fonte: Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN)

INVESTIMENTOS ANUNCIADOS POR SETOR (2024-2029)



Indústria

R\$ 126,12 BILHÕES (91,6%)

641 PROJETOS

Agropecuária

R\$ 6 MILHÕES (0,1%)

1 PROJETO

Comércio, Serviços e Administração Pública:

R\$ 11,45 BILHÕES (8,3%)

648 PROJETOS

PRINCIPAIS INVESTIMENTOS EM EXECUÇÃO (2024-2029)

Petrobras

Investimentos em exploração e produção, com destaque para o início da operação do FPSO Maria Quitéria. Estão relacionados projetos nas áreas de refino, comercialização, energia e gás.

R\$ 35,0 BILHÕES

Ecovias Capixaba

Duplicação de 169 km da BR 101, com faixas adicionais, contornos, rodovias marginais, passarelas para travessia de pedestres e pontos para parada e descanso de motoristas.

R\$ 10,3 BILHÕES

BW Energy

Revitalização dos campos de Golfinho e Camarupim, com foco em novos poços, aumento da produção e expansão do FPSO Cidade de Vitória.

R\$ 5,6 BILHÕES

Prio

O projeto de Wahoo contempla a perfuração de poços e a conexão entre os poços e o FPSO de Frade.

R\$ 4,9 BILHÕES

Vale

Redução da emissão de poluentes para melhorar a qualidade do ar, de acordo com Termo de Compromisso Ambiental (TCA).

R\$ 4,7 BILHÕES

Porto Central

Construção do porto-indústria para atender setores como petróleo e gás, minério, granito, agricultura, indústria automobilística, entre outros.

R\$ 2,6 BILHÕES

Imetame Logística

Construção do terminal portuário multipropósito para a indústria petrolífera, contêineres, cargas gerais, granéis sólidos e líquidos.

R\$ 2,3 BILHÕES

Seacrest Petróleo

Desenvolvimento e Produção dos campos em terra no Polo Cricaré - Norte do Espírito Santo.

R\$ 2 BILHÕES

Portocel

Ampliação do porto com a construção de armazéns, pátios, retroáreas, novos berços, realização de dragagem e extensão do ramal ferroviário.

R\$ 2 BILHÕES

ArcelorMittal Tubarão

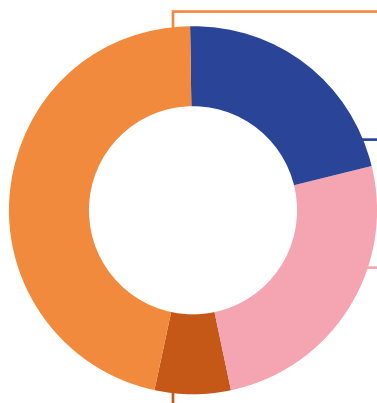
Projetos para redução de impactos ambientais de acordo com Termo de Compromisso Ambiental (TAC) firmado.

R\$ 1,9 BILHÃO

Fonte: Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN)



ORIGEM DO CAPITAL DOS INVESTIMENTOS (2024-2029)



Privado

R\$ 64,14 BILHÕES (46,6%)

237 PROJETOS

Público

R\$ 29,38 BILHÕES (21,4%)

1.032 PROJETOS

Capital misto

R\$ 35 BILHÕES (25,4%)

5 PROJETOS

Estrangeiro

R\$ 9,1 BILHÕES (6,6%)

16 PROJETOS

PRINCIPAIS INVESTIMENTOS EM OPORTUNIDADE (2024-2029)

Duplicação da BR 262

Duplicação e restauração de cerca de 180 km da rodovia BR 262, entre Viana e a divisa com Minas Gerais.

R\$ 8 BILHÕES

Ferrovia EF 118

Construção da Ferrovia ligando Santa Leopoldina a Anchieta.

R\$ 7,4 BILHÕES

Samarco

Retomar 100% da capacidade operacional, por meio da reativação e modernização das usinas de pelotização 1 e 2, em Ubu, Anchieta.

R\$ 5,9 BILHÕES

ArcelorMittal Tubarão

Implantar um Laminador de Tiras a Frio (LTF) e uma linha de Revestimento Contínuo (Galvanização), na planta da Serra.

R\$ 4 BILHÕES

Private Log Mestre Álvaro

Construção de megacomplexo logístico de padrão triple A, com mais de 620 mil m² de área locável, na Serra.

R\$ 2 BILHÕES

Cesan e GS Inima Brasil

Construção de usina de dessalinização da água do mar entre os municípios de Vila Velha e Guarapari.

R\$ 1,1 BILHÃO

Duplicação da BR 259

Duplicação da BR 259, pelo Dnit-ES, entre o km 0 e o km 63, abrangendo o trecho entre os municípios de João Neiva e Colatina.

R\$ 1 BILHÃO

UTE Serra SPE

Implantação da usina de geração de energia elétrica, por intermédio da combustão de biometano e gás natural, na Serra.

R\$ 350 MILHÕES

Macro drenagem

Obra de macro drenagem e pavimentação do Balneário de Guriri, em São Mateus, pelo DER-ES.

R\$ 344 MILHÕES

Rodovia ES 466

Construção da rodovia ES 466, trecho entre a BR 101 (Vila Velha) e BR 262 (Viana), pelo DER-ES.

R\$ 243,9 MILHÕES

DA SUZANO PARA VOCÊ

Do eucalipto que
cultivamos, nascem
produtos cada vez
mais sustentáveis
que refletem nosso
cuidado e respeito
com as pessoas
e com o planeta.



Leticia Pereira Stumm
Unidade Aracruz



suzano

nós plantamos o futuro

Batalha portuária por gigantes do mar, inovação e mais competitividade global

Investimentos robustos nos terminais marítimos prometem abrir as portas do Espírito Santo para o mundo

O Espírito Santo está se consolidando como peça-chave na logística do país, com seus portos e terminais investindo em tecnologia, infraestrutura e expansão de calado para atrair navios de grande porte e otimizar o fluxo de comércio exterior.

De terminais especializados a complexos multipropósito, a batalha pela competitividade global passa pela modernização e pela gestão inteligente, com projetos ambiciosos em andamento, como os desenvolvimentos em Barra do Riacho, em Aracruz — da Vports, do Porto da Imetame, que começa a funcionar no ano que vem, e do Portocel — e no Sul do Espírito Santo, onde o Porto Central está em fase de fase de implantação, em Presidente Kennedy.

Para o subsecretário de Desenvolvimento do Espírito Santo, Celso Guerra, o investimento na área portuária no Estado é uma oportunidade impulsionada pelo crescimento da exportação de *commodities* no Brasil, principalmente grãos. Em um momento que há estrangulamento de portos como Santos e Paranaguá, o Espírito Santo desponta como alternativa para escoamento da produção.

Mas um desafio é aumentar a capacidade para receber navios maiores que possam fazer transporte de longo curso em vez de navegação de cabotagem, além da necessidade de se melhorar a conexão ferroviária.

Celso Guerra lembra ainda que o investimento em logística é tido como essencial para o Estado no momento de implantação da reforma tributária. O novo

Portos capixabas conectam o Brasil com o mundo



sistema de cobrança será baseado no consumo, e não mais na produção.

Diante do cenário, o fortalecimento da logística e a atração de cargas e indústrias tornam-se essenciais para compensar perdas e aumentar a atratividade capixaba. “O Espírito Santo é pequeno, um Estado de 4 milhões de habitantes, e vai sair perdendo porque ele é muito produtor e pouco consumidor, por isso a necessidade de compensar essa potencial perda com aumento da atratividade”, diz Guerra.

Para resolver esses problemas, afirma Guerra, o governo está trabalhando em uma carteira ferroviária e projetos portuários. “Apesar da reforma tributária, as empresas estão olhando com otimismo, estão investindo em mais infraestrutura porque estão acreditando que vai haver mais carga, construindo aqui um *cluster* de comércio exterior muito robusto.”

TECNOLOGIA E OBRAS

Nesse cenário, destacam-se investimentos feitos nos últimos anos para aumentar a capacidade dos terminais da Capital e de Vila Velha, preparando-os para as demandas futuras. Administrado pela Vports, primeira e única autoridade portuária privada do país, o Porto de Vitória dobrou a capacidade estática de armazenagem de

granéis sólidos, com aumento de 270%, totalizando 191 mil toneladas, desde o início da concessão, há três anos.

O complexo portuário é multipropósito, atuando em contêineres, combustíveis, soda cáustica, gás liquefeito de petróleo (GLP), granéis sólidos (minerais e vegetais), veículos e cargas gerais, além de atender ao setor *offshore*.

Segundo a Vports, a dragagem e a melhoria dos acessos têm sido prioridades. Recentemente, a empresa investiu cerca de R\$ 30 milhões em uma campanha nos Portos de Vitória e Barra do Riacho, garantindo a qualidade operacional. Um marco crucial para a competitividade foi a ampliação das medidas dos navios Panamax autorizados no complexo de Vitória. A partir de estudos técnicos, navios de até 245 metros de comprimento e 32,5 metros de largura (boca) agora podem acessar o porto, aumentando de 504 para 1.089 o número de embarcações aptas a operar.

No campo da tecnologia, a Vports informou que implementou o VTMS (*Vessel Traffic Management Information System*), uma tecnologia pioneira no Brasil que funciona como uma torre de controle 24 horas para monitorar a entrada e saída de embarcações, elevando agilidade e segurança.

270%

**FOI O
CRESCIMENTO
DA CAPACIDADE
DE ESTOCAGEM
DE GRANÉIS
SÓLIDOS NO
PORTO DE
VITÓRIA**

OS PORTOS CAPIXABAS

Portocel

- **PORTO/TERMINAL:** Portocel (Barra do Riacho, Aracruz).
- **VOCAÇÃO PRINCIPAL:** projetado inicialmente para celulose. Atualmente opera como porto multipropósito, movimentando celulose, produtos siderúrgicos, rochas ornamentais, veículos e sal, além de operações *offshore*.
- **CALADO OPERACIONAL:** 13,2 metros. Apto a receber navios tipo post-panamax.
- **CAPACIDADE (ANUAL/ESTÁTICA):** movimentou 7,41 milhões de toneladas em 2024.

INVESTIMENTOS EM TECNOLOGIA/MODERNIZAÇÃO

- **CALADO DINÂMICO:** primeiro terminal brasileiro

autorizado a adotar este sistema, que calcula o calado máximo em tempo real considerando navio, canal e condições climáticas, aumentando a capacidade de cargas.

- **AUTOMAÇÃO:** incorporou o primeiro caminhão autônomo (controlado remotamente) em operação portuária na América Latina.
- **IA E VISÃO COMPUTACIONAL:** desenvolveu um sistema operacional integrado, aplicando IA para gestão otimizada, eficiente e segura.

Vports

- **PORTO/TERMINAL:** Vports (Portos de Vitória e Barra do Riacho). É a primeira e única autoridade portuária privada do Brasil.
- **VOCAÇÃO PRINCIPAL:** complexo multipropósito. As



522

MIL METROS
QUADRADOS É
O TAMANHO DA
ÁREA DO PORTO
DE BARRA DO
RIACHO, EM
ARACRUZ

Outros avanços incluem o uso de *softwares* de ponta para modelagem matemática, a automação das balanças rodoviárias, a instalação de balança ferroviária em Capuaba e a modernização dos armazéns horizontais. O terminal de contêineres também renovou a infraestrutura, incorporando equipamentos de grande porte, como os MHCs (guindastes móveis), para ampliar a produtividade.

A Vports está desenvolvendo um terminal multipropósito em Barra do Riacho, em uma área de 522 mil m², que integra o Parklog, visando a transformar a região de Aracruz em um grande *hub* logístico, que contemple granéis sólidos, granéis líquidos, segmento *offshore* e cargas gerais.

Segundo o diretor-presidente da Vports, Gustavo Serrão, a expectativa é que a primeira licença para Barra do Riacho seja concedida até metade de 2026. Enquanto isso, a autoridade portuária seguirá atuando de forma a captar parceiros para o projeto. O licenciamento, no entanto, é fundamental para criar condições para fechamento de novas parcerias.

"Entendemos Barra do Riacho como um grande polo de desenvolvimento para o Estado e temos a possibilidade de contribuir, preparando essa área de 522 mil metros quadrados *green field* (área sem instalações) para receber investimentos

PORTOCEL/DIVULGAÇÃO



Portocel

de setores diversos, tornando-se um porto multipropósito", afirma Serrão.

Além disso, a Vports assinou um novo contrato para explorar uma área extra de 70 mil m² em Vila Velha, focada em contêineres, granito, produtos siderúrgicos e fertilizantes, com investimentos previstos de R\$ 35 milhões.

A retomada das operações ferroviárias em Vila Velha, conectada à Estrada de Ferro Vitória a Minas e à Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), também é vista como um diferencial competitivo para criar uma nova rota logística entre o Centro-Oeste e o Espírito Santo.

APOSTA NA IA

Com quase 60 anos, o Porto de Tubarão, em Vitória, é um complexo portuário que

OS PORTOS CAPIXABAS

cargas vocacionadas incluem contêineres, combustíveis, soda cáustica, gás liquefeito de petróleo, granéis sólidos (minerais e vegetais), veículos e cargas Gerais. Porto tem o único terminal de contêineres do ES (TVV Login-ES).

- **CALADO OPERACIONAL:** recebe navios maiores após revisão de norma, permitindo embarcações de até 245 metros de comprimento e 32,5 metros de largura. Dragagem foi realizada em Vitória e Barra do Riacho, com investimento de cerca de R\$ 30 milhões.
- **CAPACIDADE:** capacidade estática de 660 mil toneladas.

INVESTIMENTOS EM TECNOLOGIA/MODERNIZAÇÃO

- **VTMIS (VESSEL TRAFFIC MANAGEMENT INFORMATION SYSTEM):** tecnologia pioneira e única no Brasil para monitoramento 24h de embarcações, funcionando como uma torre de controle.

- **DIGITALIZAÇÃO:** automatização das balanças rodoviárias e instalação de balança ferroviária em Capuaba.

Porto de Tubarão (Vale)

- **PORTO/TERMINAL:** Porto de Tubarão (Vale).
- **VOCAÇÃO PRINCIPAL:** especializado em minério. Também movimenta carvão, grãos, fertilizantes e combustíveis.
- **CALADO OPERACIONAL:** capaz de receber grandes volumes e atender navios de longo curso.
- **CAPACIDADE:** embarcou 71 milhões de toneladas de minério no ano de 2024.

INVESTIMENTOS EM TECNOLOGIA/MODERNIZAÇÃO

- **INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL (IA):** central para otimizar

VPORIS/DIVULGAÇÃO

AGÊNCIA VALE



Vports



Porto de Tubarão (Vale)

movimenta uma variedade de cargas, sendo um dos principais terminais da Vale. As operações são divididas em diferentes píeres e berços, que se especializam no embarque e desembarque de minério, pelotas, carvão, grãos e combustíveis.

Os píeres 1 e 2 carregam navios com minério de ferro e pelotas. Esses dois berços têm a capacidade de receber navios do tipo Valemax, de até 400 mil toneladas, que costumam levar minério diretamente para a Ásia e outros destinos.

Os outros berços, no Terminal de Praia Mole, são dedicados a receber carvão para abastecer a siderurgia e também movimentam fertilizantes, grãos e combustíveis.

A segurança, a otimização logística e a sustentabilidade no Porto de

Tubarão são impulsionadas pelo uso intensivo de inteligência artificial (IA) e automação. A IA é crucial para montar o cronograma da complexa fila de navios, definindo qual navio atraca em qual pier e em qual momento, e é usada para determinar a velocidade dos navios Valemax, reduzindo emissões de CO₂ e eliminando multas por espera.

Internamente, a IA gerencia o sequenciamento de equipamentos, como os cinco viradores de vagão e os recuperadores, uma tarefa que envolve mais de 5 mil combinações possíveis de rota entre a descarga e o carregador de navio. Isso garante que a carga certa seja endereçada ao pátio correto, minimizando o tempo de residência do produto no chão e realizando o rigoroso

logística. Gerencia a programação dos viradores de vagões e rotas.

- **AUTOMAÇÃO REMOTA:** carregadores de navio são totalmente remotos, aumentando a segurança e reduzindo a exposição humana a riscos.
- **DRONES:** drones substituíram as lanchas na leitura de calado dos navios (reduzindo o tempo de parada operacional). Drones subaquáticos realizam inspeções de píeres de forma mais ágil.

Porto de Ubu (Samarco)

- **PORTO/TERMINAL:** Terminal Marítimo Ponta Ubu (Anchieta).
- **VOCAÇÃO PRINCIPAL (CARGAS):** minério de ferro e ferro-gusa.
- **CALADO OPERACIONAL:** o berço oeste tem 16,80

metros (mais maré) e o berço leste, 13,10m. Pode receber navios de até 210 mil toneladas. O sistema DUKC (*Dynamic Underkeel Clearance*) está em fase de homologação.

- **CAPACIDADE:** capacidade instalada de 33 milhões de toneladas por ano.

INVESTIMENTOS EM TECNOLOGIA/MODERNIZAÇÃO:

- **BERTH ALERT:** sistema desenvolvido em parceria com empresa australiana que utiliza dados meteorológicos e um modelo preditivo para estimar tensões nos cabos de amarração com até 60 horas de antecedência, aumentando a segurança.
- **IA E MONITORAMENTO:** uso de drones e programas específicos para aumentar a eficiência no controle de estoques. Programas baseados em IA monitoram a eficiência no Recinto Alfandegado.



JEFFERSON ROCIO



Terminal Marítimo Ponta de Ubu (Samarco)

IMETAME/DIVULGAÇÃO



Imetame Logística Porto (Em construção)

controle de umidade do minério, um requisito de segurança internacional.

Adicionalmente, o porto emprega carregadores de navio totalmente remotos, com sistemas anticolisão, drones para a leitura de calado e drones subaquáticos para inspeção de píeres, diminuindo o tempo de inspeção de quatro para cerca de uma hora e reduzindo riscos para mergulhadores.

OPERAÇÃO COM PETRÓLEO

Em Vitória, o Porto de Praia Mole, na ponta do Complexo de Tubarão, também vai passar por inovações, com a operação do Terminal de Granéis Líquidos (TGL), da Blue Terminals, empresa da Zmax Group.

A empresa já atuava com o terminal de uso privado (TUP) no canal de Vitória para apoio a embarcações da indústria de petróleo e gás. O novo projeto vai permitir exportação de petróleo pela movimentação chamada *ship-to-ship*, em que ocorre a transferência do produto de uma embarcação para outra.

Segundo o diretor-executivo da Blue Terminals, Bruno Fardin, esse projeto, com obras previstas para começar no final de 2026 e operações estimadas em 2027, terá capacidade para escoar 100 milhões de barris por ano (14 milhões de toneladas). O calado atingirá 21,5 metros.

PREVISÃO MARÍTIMA EM UBU

Em Anchieta, o Terminal Marítimo Ponta

OS PORTOS CAPIXABAS

- **VETTING:** sistema rigoroso que avalia o risco ambiental, operacional, humano e regulatório, bloqueando embarcações com alto índice de emissões.

Porto da Imetame

- **PORTO/TERMINAL:** Imetame Logística Porto (Araucruz). Primeira fase prevista para meados de 2026.
- **VOCAÇÃO PRINCIPAL:** complexo multipropósito, com terminais especializados em contêineres, carga geral, granéis sólido e líquido e operação *ship-to-ship*.
- **CALADO OPERACIONAL:** 17 metros de profundidade. Preparado para receber navios de grande porte que operam com limitações em outros terminais brasileiros (ex: New Post Panamax, de 14 mil TEUs, e Capesize).
- **TERMINAL DE CONTÊINERES:** 370 mil TEUs/ano (inicial) e 1,6 milhão de TEUs (capacidade total).

- **TERMINAL DE GRANÉIS SÓLIDOS:** 15 milhões de toneladas/ano, com quatro armazéns de 150 mil toneladas de capacidade estática cada.
- **TERMINAL DE CARGA GERAL:** 1,6 milhão de toneladas/ano.

INVESTIMENTOS EM TECNOLOGIA/MODERNIZAÇÃO:

- **TOS (TERMINAL OPERATING SYSTEM):** implementação que otimizará planejamento de pátio/cais, agendamento de caminhões e alocação de recursos.
- **ELETRICIDADE E AUTOMAÇÃO:** guindastes (STS e RTG) eletrificados e com operação remota, o que reduz emissões e custos. Portões automatizados, integrados ao TOS (sigla em inglês para Sistema de Operação de Terminal), para fluxo contínuo de veículos.

PORTO CENTRAL/DIVULGAÇÃO



Porto Central (Em construção)

MOSAICO IMAGENS/ARCELORMITTAL/DIVULGAÇÃO



Blue Terminals

Ubu, da Samarco, é especializado na movimentação de pelotas de minério de ferro. O porto está preparado para receber navios de até 210 mil toneladas, com capacidade de embarque anual de 33 milhões de toneladas.

A estrutura dispõe, ainda, de pátios de estocagem alfandegados para venda e recebimento de insumos, um píer principal com dois berços de atracação dedicados e um atracadouro para cargas diversas. Segundo Fernando Artilha, gerente da área portuária, a dragagem de manutenção é um procedimento de rotina licenciado, realizado a cada três anos, sendo essencial para manter a profundidade adequada e garantir a segurança operacional.

A inovação tecnológica da Samarco inclui o Berth Alert, um sistema que usa dados meteoceanográficos para prever, com até 60 horas de antecedência, as tensões nos cabos de amarração.

“Com essa previsão, a ferramenta passou a apoiar de forma direta a tomada de decisão nas operações portuárias, oferecendo mais segurança e precisão na identificação de janelas favoráveis para atracação, permanência e desatracação dos navios. Isso se torna ainda mais importante se considerar que os rebocadores estão posicionados em Vitória, o que exige planejamento antecipado para garantir a continuidade e a segurança das atividades”, afirma.

60

HORAS ANTES, É POSSÍVEL SABER AS CONDIÇÕES DE EMBARQUE E DESEMBARQUE DE CARGA EM UBU

Porto Central

- **PORTO/TERMINAL:** Porto Central (Presidente Kennedy). Empreendimento de águas profundas. As obras começaram em dezembro de 2024.
- **VOCAÇÃO PRINCIPAL:** projetado para ser um *hub* logístico multimodal e polo de energia renovável. Abrangerá granéis líquidos (petróleo, combustíveis), sólidos (grãos, fertilizantes), minerais, contêineres, gás natural, apoio *offshore* e estaleiros.
- **CALADO OPERACIONAL:** profundidades projetadas de até 25 metros. Isso permitirá o atendimento de navios, como Valemaxs (400 mil toneladas) e porta-contêineres de até 24 mil TEUs.
- **CAPACIDADE:** capacidade de até 233 milhões de toneladas por ano. A primeira etapa é licenciada

para escoar 1,2 milhão de barris de petróleo por dia por meio do terminal de granéis líquidos.

Blue Terminals

- **PORTO/TERMINAL:** projeto do Terminal de Granéis Líquidos de Praia Mole (em licenciamento para iniciar as obras de instalação).
- **VOCAÇÃO PRINCIPAL:** exportação de petróleo via operações *ship-to-ship* (transferência entre navios).
- **CALADO OPERACIONAL:** 21,5 metros de profundidade.
- **CAPACIDADE:** 100 milhões de barris, ou 14 milhões de toneladas por ano.
- **INVESTIMENTOS EM TECNOLOGIA/MODERNIZAÇÃO:** A operação de granéis líquidos em Praia Mole será automatizada e focada em segurança.





7,4
MILHÕES DE
TONELADAS
FORAM
MOVIMENTADOS
EM PORTOCEL
EM 2024

25
METROS DE
PROFUNDIDADE
DEVE TER
O CALADO
DO PORTO
CENTRAL, EM
PRESIDENTE
KENNEDY

Além disso, o terminal está em fase de homologação do sistema de folga dinâmica abaixo da quilha (DUKC - Dynamic Underkeel Clearance), que otimiza o tempo de permanência e permite variações na quantidade de carga embarcada, conforme o calado seguro de saída. A Samarco também utiliza IA no controle de estoques (com drones) e no monitoramento de emissões fugitivas de partículas.

DIVERSIFICAÇÃO EM ARACRUZ

Inaugurado em 1978 para escoar a celulose da Suzano e da Cenibra, Portocel passou por uma grande transformação em seu perfil operacional, tornando-se um porto multipropósito. Atualmente, além de celulose, movimenta produtos siderúrgicos, rochas ornamentais, veículos, sal e operações *offshore*. Em 2024, Portocel movimentou 7,41 milhões de toneladas.

O terminal conta com três berços para navios do tipo Post-Panamax. Com um calado de 13,2 metros, está apto a receber embarcações de grandes dimensões.

Um dos diferenciais tecnológicos de Portocel é o calado dinâmico, sendo o primeiro terminal brasileiro autorizado a adotá-lo. Esse sistema utiliza *software* para calcular o calado máximo seguro em tempo real, considerando as características específicas do navio, do canal e das condições climáticas, como ondas, ventos e marés.

Isso resulta no aumento da capacidade de carga da embarcação. O terminal também inovou com a incorporação do caminhão autônomo (controlado remotamente) — o primeiro da América Latina em operação portuária — e a implementação de *spreader* automático e sistemas de visão computacional, aplicando IA para gestão otimizada.

Também em Aracruz, o Imetame Logística Porto pretende ser um moderno complexo multipropósito com mais de 1 milhão de metros quadrados e cinco terminais especializados. Com profundidade de 17 metros, está sendo preparado para receber navios de grande porte que hoje operam com limitações no Brasil, como os New Post Panamax (14.000 TEUs) e navios Capesize.

A construção está avançada, com o quebra-mar norte pronto e 70% da primeira fase da dragagem concluída. A inauguração está prevista para meados de 2026. Para a Imetame, o papel estratégico desse terminal é atender aos maiores navios que trafegam nas rotas internacionais, transformando o Espírito Santo em um porto de concentração de carga e um ponto de escala para linhas diretas de longo curso. O terminal de contêineres terá capacidade anual de 370 mil TEUs, chegando a 1,6 milhão de TEUs na capacidade total.

Assim como outros projetos, o Imetame investe em automação e digitalização, planejando implementar um TOS (*Terminal Operating System*) robusto, guindastes de cais e pátio totalmente eletrificados e preparados para operação remota, e portões automatizados.

NAVEGAÇÃO NO SUL

A preparação para a competição global no Espírito Santo é marcada por projetos de alta capacidade e calado profundo, que visam a colocar o Estado nas rotas diretas de longo curso. Um desses projetos é o Porto Central, em Presidente Kennedy.

Empreendimento privado, de águas profundas (projetado para até 25 metros) e multipropósito, o complexo é um dos mais estratégicos do país, com potencial de até 54 berços e capacidade total de 233 milhões de toneladas por ano. Essa profundidade permitirá atender a navios de última geração, como Valemaxs (400 mil toneladas), VLCCs (sigla em inglês para Transporte de Petróleo Bruto de Grande Porte) e porta-contêineres de até 24 mil TEUs.

As obras da primeira fase, voltadas para o Terminal de Granéis Líquidos (*ship-to-ship* de petróleo), iniciaram-se em dezembro de 2024, com operações previstas para começar em 2027. O objetivo de longo prazo é que o Porto Central se consolide como um *hub* logístico multimodal do Sudeste, conectado à futura ferrovia EF 118, e um polo de energia renovável (eólica *offshore* e hidrogênio verde). ✓



Portocel: eficiência que conecta o Brasil ao mundo

Referência nacional em excelência operacional, segurança e sustentabilidade, Portocel se consolida como um dos terminais portuários mais eficientes do país.

Com operações em Aracruz (ES) e no Terminal 32, em Santos (SP), oferece soluções logísticas diversificadas, apoiadas em infraestrutura moderna, processos ágeis e desempenho de alto nível, conectando o setor produtivo brasileiro aos principais mercados globais.

Mais do que um porto, Portocel é um elo estratégico que gera valor para clientes, parceiros e comunidade, contribuindo para o desenvolvimento sustentável da economia.



**Portocel. Dedicção
que carrega o mundo!**



Portocel



www.portocel.com.br



Projeção de como ficará o complexo portuário da Petrocity, que será interligado à ferrovia

Empresas querem traçar trilhos para o desenvolvimento

Burocracia e dificuldade de acesso ao crédito podem emperrar linhas férreas privadas no ES

Com localização privilegiada e propícia para o escoamento de mercadorias de todo o país, o Espírito Santo tem direcionado esforços para ampliar a malha ferroviária, principalmente para conectar-se a complexos portuários e para fortalecer a cadeia logística. Uma alternativa para destravar investimentos é apostar em empreendimentos privados.

Além dos projetos desenvolvidos pelo governo federal, como a EF 118, há quatro projetos de ferrovias, apresentados por empresas, que aguardam para sair do papel. Uma delas está prevista para a região Sul do Estado e as outras três são nas regiões Norte e Noroeste.

As propostas, que já têm contratos assinados com a Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT), são: a EF 456/030, entre São Mateus

(ES) e Ipatinga (MG), com 431,30 quilômetros de extensão, da Petrocity Ferrovias; a EF 030, ligando Barra de São Francisco (ES) a Brasília (DF), com 1.188 km, também da Petrocity; e a EF 352/A01, de Presidente Kennedy (ES) a Sete Lagoas (MG) e um segundo trecho até Anápolis (GO), totalizando 1.850 km, da Macro Desenvolvimento. Ainda existe o projeto da EF A16, de Colatina (ES) a Linhares (ES), da empresa Morro do Pilar Minerais, com 100 km.

Segundo a ANTT, as ferrovias têm regime de autorização outorgados nos termos da Lei nº 14.273/2021 e do Decreto nº 11.245/2022. Os projetos encontram-se no estágio de obtenção de licenças ambientais perante os órgãos competentes para a implantação das infraestruturas ferroviárias.

DIVULGAÇÃO/PETROCITY



A agência reguladora explica que as autorizações estão em acompanhamento técnico contínuo, com verificação de marcos e cumprimento das obrigações estabelecidas.

“Essas iniciativas têm importância estratégica para a integração logística nacional, ao promover maior conexão entre minas produtoras, polos industriais e portos capixabas, fortalecendo a eficiência do escoamento ferroviário e a competitividade do sistema de transportes brasileiro”, pontua o órgão, em nota enviada ao Anuário.

CRONOGRAMAS

Os projetos da Macro Desenvolvimento e da Petrocity estão em fases avançadas, focados na obtenção de licenças e detalhamento da engenharia.

A Macro Desenvolvimento projeta utilizar bitola larga na ferrovia do Sul capixaba, que é o sistema mais atualizado e mais moderno, com maior capacidade de transportar cargas mais pesadas. O traçado da engenharia já foi validado na ANTT, segundo Fabrício Freitas, CEO da Macro.

Segundo o empresário, a companhia está com quatro frentes de trabalho simultâneas, incluindo os estudos ambientais, o levantamento fundiário da área

onde passa o traçado, o detalhamento da engenharia e o trabalho institucional. A empresa espera obter a licença prévia em um prazo de cinco anos. Segundo Freitas, o volume de investimentos está em fase de cálculos.

Já os projetos da Petrocity tiveram os planos de engenharia (anteprojeto) já aprovados pela agência reguladora e publicados no Diário Oficial. As Declarações de Utilidade Pública (DUPs) também foram emitidas, informa José Roberto Barbosa da Silva, CEO do grupo.

O cronograma da empresa vai até 2032 e, para Silva, a resposta da agência reguladora para os encaminhamentos tem sido muito boa.

Os trechos de estrada de ferro da Petrocity serão interligados e vão se integrar ao *grid* ferroviário nacional, complementando as ferrovias já existentes e em desenvolvimento, além de se conectar com terminais portuários.

O custo total previsto para a obra das ferrovias é de R\$ 23,5 bilhões. Para capitanear recursos, já há memorando de entendimento assinado com dois fundos, entre outras iniciativas.

FINANCIAMENTO

O principal obstáculo para o destravamento desses investimentos pode ser a burocracia. Fabrício Freitas, da Macro Desenvolvimento, lembra que as regras atuais exigem um longo cronograma.

“É um processo que temos que passar, não tem muita alternativa. Temos que falar com todos os municípios, com todos os Estados. Não é algo rápido. A burocracia é muito grande”, ressalta.

Silva, da Petrocity, enfatiza que a lei estabelece isonomia entre ferrovias concessionadas e autorizadas. O CEO acrescenta que quando o governo se concentra apenas na iniciativa pública, isso dificulta o entendimento de quem gere o capital estrangeiro e quer investir em infraestrutura no Brasil.

“A grande dificuldade que eu vejo hoje são realmente as garantias de linhas de crédito. O financiamento é essencial para que o setor privado possa efetivamente cumprir o cronograma de instalação dessas ferrovias”, afirma. ✓

R\$23,5 bilhões
SÃO NECESSÁRIOS PARA CONSTRUIR FERROVIAS NO NORTE E NOROESTE DO ESTADO



EF 118: a ferrovia que pode mudar a rota do ES

Com potencial de movimentar 24 milhões de toneladas por ano, a ferrovia Rio-Vitória pode reduzir custos logísticos, conectar portos estratégicos e ampliar a capacidade exportadora do Espírito Santo

A Estrada de Ferro Vitória-Rio (EF 118), que promete ligar a capital fluminense à Região Metropolitana da capixaba, é um dos empreendimentos mais esperados da malha ferroviária nacional. Pensado como um eixo logístico estratégico do Sudeste, o empreendimento tem potencial para transformar o Espírito Santo em um dos principais hubs de exportação do país. No entanto, entre

estudos, análises e burocracia, o traçado que poderia redefinir a economia capixaba segue no papel, acumulando perdas de competitividade.

De acordo com o Ministério dos Transportes, a EF 118, também conhecida como Anel Ferroviário do Sudeste, é prioridade no plano de expansão ferroviária nacional. O projeto pretende integrar os centros produtores do Sudeste aos portos de Açu, Itaguaí, Ubu e Vitória, conectando-se ainda às redes da MRS Logística (RJ) e da



Ampliação da malha ferroviária é fundamental para escoamento de cargas

Por onde vai passar a EF 118

Projeto vai ligar portos entre o ES e RJ

Vale vai construir o primeiro trecho, de Santa Leopoldina a Anchieta, que também será integrado à EFVM

- Trecho 1**
Será construído e operado pela Vale
- Trecho 2 - Greenfield**
Trecho vai a leilão e será construído do zero
- Trecho 3 - Brownfield**
Será aproveitado traçado de ferrovia existente



Como será o traçado da EF 118

Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), da Vale, em territórios capixaba e mineiro.

A nova linha férrea, com aproximadamente 575 km de extensão, será dedicada ao transporte de minérios, grãos sólidos e líquidos e cargas gerais, com capacidade estimada para movimentar 24 milhões de toneladas por ano.

Essa integração, explica o ministério, é fundamental para aumentar a eficiência do escoamento de cargas e reduzir custos logísticos, que limitam a competitividade brasileira no comércio internacional. "O projeto é estratégico para o desenvolvimento regional e para a consolidação de uma logística mais moderna, integrada e sustentável", avalia a pasta.

Segundo a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a fase de consulta pública e análise técnica dos estudos de viabilidade foi concluída, e o relatório final está em revisão. Após essa etapa, o projeto será encaminhado ao Tribunal de Contas da União (TCU). Se aprovado, o edital será publicado. A expectativa é que o leilão ocorra no primeiro trimestre de 2026, mas, conforme a ANTT, os prazos ainda podem ser ajustados. O cronograma incerto alimenta a frustração de setores produtivos.

O subsecretário de Estado de

Desenvolvimento, Celso Guerra, explica que o governo tem agendas constantes com as autoridades federais sobre o tema. "Estamos otimistas quanto ao desfecho da EF 118, que trará grande contribuição ao desenvolvimento do Sul capixaba. Nossa estimativa é ter uma definição ainda no primeiro trimestre de 2026", aponta.

Para Guerra, resolver os gargalos logísticos é essencial para ajudar o Espírito Santo a enfrentar os desafios da reforma tributária. "A consolidação da infraestrutura capixaba colocará o Estado em outro patamar de desenvolvimento e terá um impacto relevante na competitividade das exportações brasileiras", acrescenta.

Acordos feitos pelo governo federal — a partir de renovações antecipadas de trechos ferroviários, da MRS Logística, da Rumo Malha Paulista e da Vale — devem viabilizar R\$ 4,1 bilhões para a construção. A informação foi confirmada pelo secretário do Ministério dos Transportes, George Santoro.

CORREDOR BIOCEÂNICO

Na avaliação da Federação das Indústrias do Espírito Santo (Findes), a EF 118, integrada a outras rotas e corredores, vai permitir a conexão da malha ferroviária aos portos capixabas, que estarão

575
QUILÔMETROS
É A EXTENSÃO
DA EF 118,
QUE DEVE
CONECTAR
O ESPÍRITO
SANTO AO RIO
DE JANEIRO



24

MILHÕES DE TONELADAS

É QUANTO A NOVA FERROVIA PODE MOVIMENTAR EM CARGAS POR ANO



Projetos como a EF 118 ampliam a capacidade de escoamento, reduzem custos e consolidam o Espírito Santo como um hub logístico.”

Paulo Baraona
Presidente da Findes

preparados para receber novos fluxos de cargas de diversas regiões do país.

O eixo estratégico cria condições para que o Estado participe de rotas internacionais, como o Corredor Bioceânico, que conecta o Atlântico ao Pacífico, ampliando a capacidade exportadora e fortalecendo a integração entre rodovias, ferrovias e portos. “O Espírito Santo tem uma vocação logística natural. Estamos a até 1.200 km de mais da metade do PIB (Produto Interno Bruto) brasileiro, o que nos posiciona como um *hub* logístico nacional”, analisa o presidente da Findes, Paulo Baraona.

Segundo ele, o investimento em infraestrutura ferroviária é imprescindível para reduzir o Custo Brasil. Os estudos do Banco Mundial, complementa, indicam que esse modal é até 40% mais econômico que o rodoviário. “A EF 118 pode ser uma alternativa concreta para aliviar esse peso, oferecendo uma rota mais eficiente e sustentável para o escoamento de cargas entre Vitória, Rio e São Paulo”, observa.

COMPETITIVIDADE

Hoje, o Espírito Santo depende fortemente do modal rodoviário para o escoamento de cargas, o que encarece a operação e aumenta a pressão sobre as estradas. A EF 118, ao conectar os portos do Arco Leste à malha nacional, permitiria o transporte mais eficiente de produtos agrícolas e contêineres de alta densidade, reduzindo o tempo de percurso e os custos de frete.

Essa eficiência teria reflexos diretos na competitividade da indústria capixaba. “Projetos como a EF 118 ampliam a capacidade de escoamento, reduzem custos e consolidam o Espírito Santo como um *hub* logístico”, avalia o presidente da Findes. Ele ainda reforça que a federação defende que os investimentos em infraestrutura devem ser prioridade nacional.

Se concretizada, a EF 118 poderá redesenhar o mapa logístico do Sudeste e do país. O Estado ganharia relevância como ponto de convergência entre os fluxos de exportação e importação, tornando-se porta de entrada e saída de produtos de alto valor agregado. O aumento da movimentação portuária também atrairia novos investimentos das indústrias e de infraestrutura.

No cenário oposto, a demora na execução da ferrovia prolonga a dependência do modal rodoviário e mantém o Estado à margem das grandes rotas de exportação. Segundo Baraona, o Brasil investe apenas 2% do PIB em infraestrutura, metade do ideal para sustentar o crescimento econômico. “Temos atuado para estimular e acelerar investimentos estratégicos, como a EF 118, e também apoiar autorizações ferroviárias privadas, como a EF 030/EF 456 (Petrocity) e a EF 352 (Macro Investimentos), que ampliam a capacidade de transporte e fortalecem a conexão com os portos de águas profundas capixabas”, informa o presidente da Findes.

O dirigente destaca que foi dado outro passo importante em 2025: a criação do Fórum InfraLeste, que reúne as Federações das Indústrias de seis Estados – Bahia, Espírito Santo, Goiás, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo. O objetivo é integrar agendas e promover uma visão conjunta de desenvolvimento logístico regional e nacional. “Essa é mais uma contribuição do setor produtivo para que o Brasil avance, de forma definitiva, em infraestrutura e competitividade.”

Enquanto o processo da EF 118 tramita entre agências e tribunais, o Espírito Santo continua esperando a chegada dos trilhos que prometem transformar sua economia. Quando concretizada, a ferrovia poderá ser o elo que faltava para integrar o Estado ao grande corredor logístico nacional e até ao caminho bioceânico que ligará o Brasil de ponta a ponta. ✓



A FORÇA DAS ROCHAS NATURAIS QUE IMPULSIONA O ESPÍRITO SANTO E O BRASIL

O setor de rochas naturais é um dos principais motores econômicos do Espírito Santo e destaca o Brasil como referência global em qualidade, diversidade e inovação.

A Centrorochas atua na promoção, defesa de interesse coletivo e fortalecimento dessa cadeia produtiva, ampliando sua competitividade, presença internacional e articulação estratégica. Com representatividade nacional, a entidade contribui para elevar o protagonismo brasileiro no mercado mundial.

Centrorochas, Convergindo interesses. Construindo pontes.



Acesse
nosso site



CENTROROCHAS
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE ROCHAS NATURAIS



Estrada de ferro inteligente e mais sustentável

Investimentos na Vitória a Minas abrem caminho para uso de motores flex e adesão a novas tecnologias na operação

A Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM), uma das mais estratégicas ferrovias do país, vive um novo ciclo de investimentos. Sob gestão da Vale, a concessão foi renovada antecipadamente perante o governo federal, garantindo mais de R\$ 1,3 bilhão em investimentos em infraestrutura, segurança e tecnologia.

De acordo com a Vale, os recursos estão sendo aplicados em obras que promovem “mais segurança e fluidez no trânsito urbano em diversos municípios do Espírito Santo e de Minas Gerais”. No estado capixaba, R\$ 230 milhões já foram investidos em 29 intervenções, incluindo viadutos, passarelas, muros de contenção e modernização de passagens em nível.

A empresa também anunciou a ampliação do serviço do Trem de Passageiros,

que percorre 664 quilômetros. A partir de 2026, a previsão é de um novo horário de circulação durante os períodos de alta temporada.

Estudos do Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN) indicam que o transporte de passageiros pela ferrovia vem ganhando relevância no turismo capixaba. As melhorias no conforto tornam a viagem mais atrativa. Segundo a Vale, o serviço transportou 850 mil pessoas em 2024.

A mineradora ainda destaca a aplicação intensiva de tecnologias de ponta na operação, que vão desde inteligência artificial e realidade virtual até simuladores, sistemas de monitoramento e equipamentos de alta performance. Uma novidade anunciada em outubro de 2025 é a parceria com a empresa



Estrada de Ferro Vitória a Minas está sendo modernizada



VITOR JUBINI

Objetivo é ampliar ainda mais o transporte na EFVM

norte-americana Wabtec Corporation para o desenvolvimento de motores flex (*dual fuel*), capazes de operar com diesel e etanol, com testes previstos até 2027. A ideia é reduzir as emissões, deixando o transporte mais sustentável.

VLI AMPLIA ATUAÇÃO

A EFVM, em 2025, deu mais um passo rumo à modernização. A empresa VLI, que utilizava a malha por tráfego mútuo, passou a atuar como Agente Transportador Ferroviário de Cargas (ATF-C). A operação foi aprovada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

Segundo o CEO da VLI, Fábio Marchiori, o modelo permite que a companhia use seus próprios trens e equipes operacionais para transportar cargas, de forma independente. A estruturação completa está prevista para ser concluída até o segundo semestre de 2026.

A etapa foi possível após investimento de R\$ 600 milhões para a compra de 50 locomotivas e mais de mil vagões. Segundo Marchiori, a VLI movimentará por ano cerca de 30 milhões de toneladas de carga pela ferrovia e 16 milhões de toneladas nos portos capixabas. "Há uma clareza de que a vocação portuária do Espírito Santo e a conexão com a ferrovia podem gerar novos negócios", pontua.

Como exemplo, o CEO da VLI cita o embarque de milho a partir do Terminal de Produtos Diversos (TPD), no Porto de Tubarão, em Vitória. "Em outubro de 2025, realizamos o primeiro embarque, após a autorização de exportação para o mercado chinês. Esse é um marco que mostra o potencial logístico do Estado."

Para o diretor-presidente do IJSN, Pablo Lira, a EFVM é um ativo logístico estratégico. Dados da Vale revelam que a ferrovia escoará mais de 60 tipos de cargas, incluindo produtos agrícolas, fertilizantes, celulose, combustíveis, materiais siderúrgicos, madeira e carvão mineral, tanto para exportação quanto para abastecimento do mercado interno.

Para Lira, a integração da EFVM com a EF 118 colocaria o Espírito Santo em novo patamar logístico. "O Estado já é uma referência, mas com essa conexão e a conclusão de portos como o Imetame e o Porto Central, estará muito à frente de outros Estados brasileiros", destaca, ao defender também avanços no direito de passagem ferroviário.

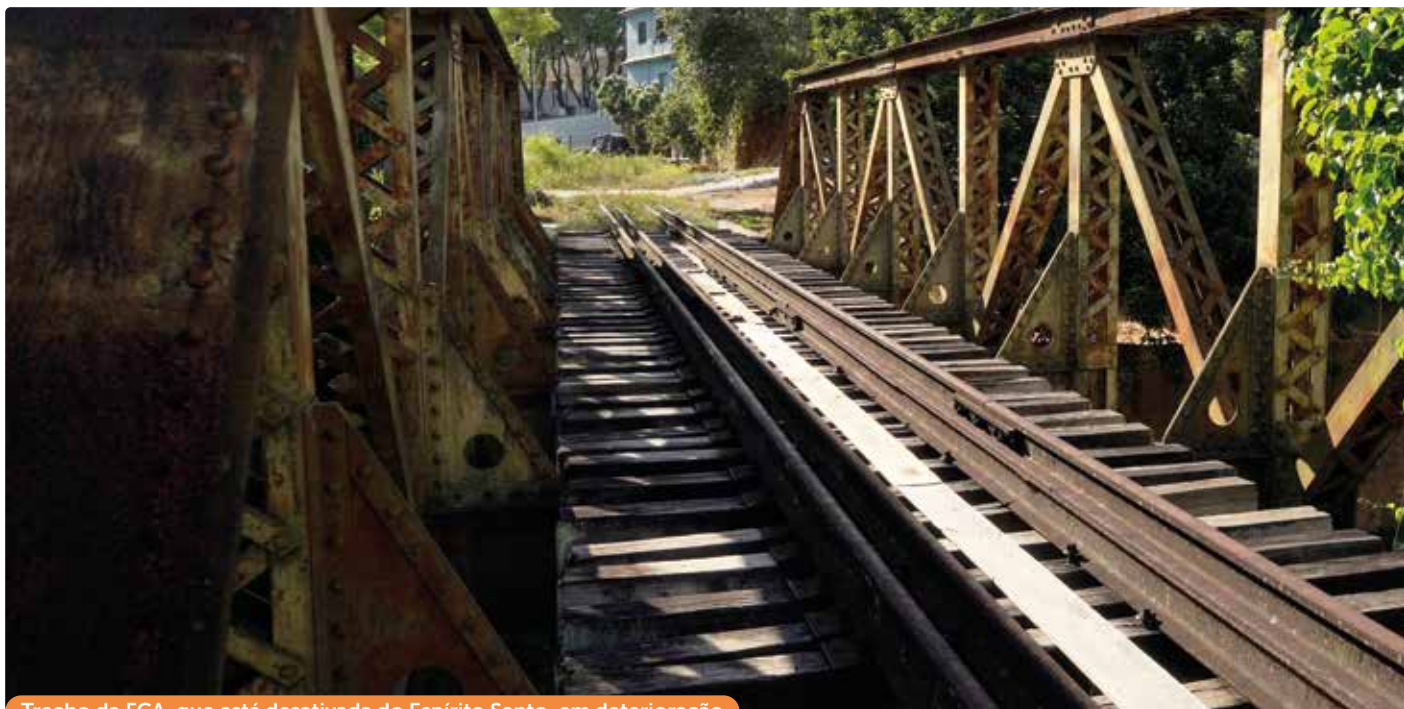
Com mais de 100 anos de operação, a EFVM se consolida como um dos eixos logísticos mais importantes do Brasil. Na visão do IJSN, ela é uma peça-chave no desenvolvimento econômico e na integração logística do Espírito Santo. "A Estrada de Ferro Vitória a Minas é mais do que trilhos, é a espinha dorsal que conecta o Espírito Santo ao Brasil e o Brasil ao mundo", resume. ✓

664
QUILÔMETROS
É QUANTO
PERCORRE
O TREM DE
PASSAGEIROS
ENTRE O
ESPÍRITO
SANTO E
MINAS GERAIS

60
TIPOS DE
CARGAS
SÃO AS
MERCADORIAS
GERAIS
TRANSPORTADAS
NA EFVM

850
MIL PESSOAS
FORAM
TRANSPORTADAS
NA EFVM NO
PERÍODO DE
UM ANO





Trecho da FCA, que está desativada do Espírito Santo, em deterioração

Rota desativada pode dar lugar a projetos que desafogam o tráfego

Recursos obtidos com a devolução do trecho capixaba da FCA à União deverão ser revertidos em expansão e melhoria do sistema ferroviário

Estratégica para o transporte de cargas, a Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) corta sete Estados das regiões Norte, Centro-Oeste e Sudeste, inclusive o Espírito Santo. No território capixaba, porém, um trecho de 250 quilômetros, que atravessa 11 municípios, está desativado.

A malha inativa será devolvida à União. O processo faz parte da renovação antecipada da concessão federal da FCA, administrada pela empresa VLI Logística, e promete redefinir o papel da ferrovia na economia capixaba.

“Em 1996, o governo federal concedeu a malha da então Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), subdividindo-a em vários lotes que foram assumidos por diferentes empresas privadas. No caso da malha capixaba, coube à FCA operar, manter e investir no trecho. Com o tempo, a empresa concluiu que a operação do segmento não era economicamente viável e, por isso, desistiu de sua exploração”, explica o subsecretário de Estado de Desenvolvimento Regional, Celso Guerra.

Segundo Guerra, a ferrovia já se encontra, na prática, desativada há muitos anos. A devolução do trecho está em andamento e deve ser concluída até o início de 2026. Pela devolução, a concessionária pagará multa, que será revertida em expansão e melhorias no sistema ferroviário ainda ativo.

FERNANDO MADEIRA



O subsecretário diz que o governo do Estado está empenhado na viabilização de dois projetos ferroviários estratégicos para o Espírito Santo. Um deles seria a solução para acesso às cargas do agronegócio brasileiro, especialmente ao noroeste mineiro e regiões de Goiás e Mato Grosso — produtores de grãos, principalmente soja e milho, em alta demanda pelo mercado asiático.

O projeto envolve obras para aumentar a eficiência da FCA, especialmente no trecho de acesso ao noroeste mineiro, e a requalificação do ramal de Piraquê-Açu, que liga a linha tronco da Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) ao complexo portuário do Parklog ES.

Com um investimento estimado de cerca de R\$ 2,5 bilhões, a expectativa é que, resolvidos os gargalos, o volume de cargas movimentadas pelos portos capixabas possa crescer em até 30 milhões de toneladas, o que representa um incremento de aproximadamente 25% em relação à movimentação atual.

O segundo projeto é a implementação da EF 118 via concessão, que substituirá a funcionalidade do trecho atual da FCA e conectará a linha tronco da EFVM, em Santa Leopoldina, até São João da Barra (RJ), e futuramente até Nova Iguaçu,

Situação dos trechos da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) no Espírito Santo

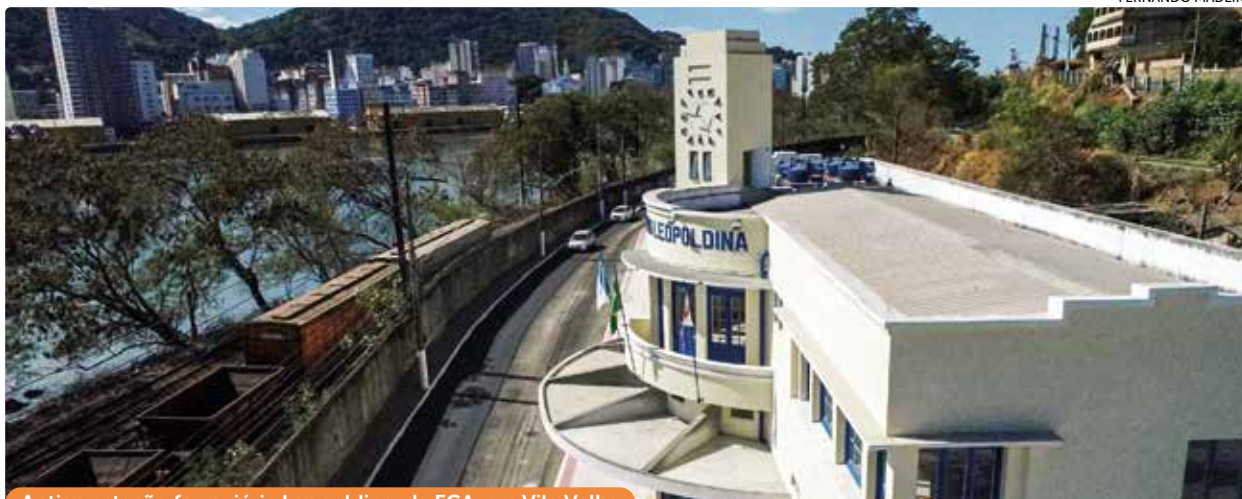
- **VILA VELHA:** prefeitura estuda integrar o traçado ao transporte público e a projetos turísticos ligados ao Porto de Capuaba.
- **CARIACICA:** prefeitura defende a implantação de um novo sistema de transporte de passageiros, como VLT ou BRT.
- **VIANA:** prefeitura estuda transformar o corredor ferroviário em avenida, ciclovia e rota turística.
- **DOMINGOS MARTINS:** prefeitura participa do projeto Trem das Montanhas Capixabas, que pretende reativar o transporte turístico entre as cidades serranas.
- **MARECHAL FLORIANO:** prefeitura defende a retomada do trem turístico, com apoio do governo do Estado.
- **ALFREDO CHAVES:** prefeitura informa que as estações de Matilde e Ibitirui estão sendo revitalizadas para uso cultural e turístico.
- **VARGEM ALTA:** prefeitura busca formalizar a devolução e pretende transformar o traçado em corredor turístico e educativo.
- **CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM:** prefeitura participa das discussões para uso turístico e cultural coordenadas pelo governo do Estado.
- **MUQUI:** prefeitura informa que busca preservar o patrimônio ferroviário.
- **ATÍLIO VIVÁQUA:** prefeitura tenta preservar áreas próximas às estações de ocupações irregulares e furtos de estrutura.
- **MIMOSO DO SUL:** prefeitura afirma que parte dos trilhos foi furtada e áreas urbanas foram revitalizadas.

na região metropolitana do Rio de Janeiro. A ferrovia integrará o Espírito Santo à malha nacional, oferecendo acesso aos mercados do Centro-Sul do Brasil de forma mais eficiente em custos e sustentabilidade do que o transporte rodoviário.

Segundo o subsecretário, há estudos para implantação de bitola mista no caso da EF 118, com trilhos inicialmente para bitola métrica, mas com dormentes preparados para receber um terceiro trilho, em bitola larga (1,60m), o que favorece a incorporação de vagões com maior capacidade e carga containerizada.

“A decisão sobre os projetos, forma e viabilidade é do governo federal e, em última instância, precisa ser pensada a integração entre malhas e o apetite dos investidores que serão atraídos para o processo de concessão desta nova ferrovia”, acrescenta Guerra.





Antiga estação ferroviária Leopoldina, da FCA, em Vila Velha

250

QUILÔMETROS
DA FCA NO
ESPÍRITO
SANTO ESTÃO
DESATIVADOS

ABANDONO E INDEFINIÇÕES

Os municípios cortados pela Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) lidam com os efeitos do abandono e da indefinição. Em Viana, Cariacica, Vila Velha, Domingos Martins, Marechal Floriano, Cachoeiro de Itapemirim, Vargem Alta, Muqui, Atílio Vivácqua, Mimoso do Sul e Alfredo Chaves, as prefeituras aguardam a formalização da devolução e a definição sobre quem ficará responsável pela gestão dos trechos.

Em Vila Velha, onde o traçado de 1,7 km atravessa bairros densamente povoados, o espaço está inativo e cercado de incertezas. "Até o momento, o município não recebeu qualquer apoio técnico ou financeiro da União, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) ou do governo do Estado. Estamos à disposição para colaborar na reestruturação urbanística e ambiental necessária para o futuro uso do trecho", informa a prefeitura.

Na Região Serrana, municípios como Marechal Floriano e Domingos Martins apostam no turismo ferroviário como alternativa de reaproveitamento. O projeto Trem das Montanhas Capixabas, apoiado pelo governo do Estado, prevê a reativação de parte do percurso histórico entre Viana e Alfredo Chaves. "Nosso objetivo é transformar a antiga FCA num eixo de cultura, turismo e mobilidade sustentável", defende o secretário de Turismo de Marechal Floriano, Enildo Cardoso.

Em Alfredo Chaves, o prefeito Hugo Luiz relata que a falta de manutenção já comprometeu trechos inteiros. "Há dormentes deteriorados e vegetação sobre os trilhos. Estamos em tratativas com o Ministério dos Transportes para buscar soluções conjuntas", diz.

Em cidades como Cachoeiro de Itapemirim e Vargem Alta, o impacto econômico é mais direto. O escoamento de cargas industriais e agrícolas depende hoje, quase exclusivamente, das rodovias, elevando custos e pressionando a infraestrutura viária. Além das perdas logísticas, o abandono da via férrea gera passivos ambientais e urbanísticos, como ocupações irregulares e furtos de materiais.

Apesar do cenário adverso, gestores municipais veem na futura devolução uma oportunidade de requalificação urbana e integração regional. Projetos de ciclovias, avenidas-parque e corredores turísticos estão sendo estudados em diversos municípios, mas todos dependem da definição jurídica e da liberação formal do leito ferroviário.

A Sedes reconhece que o desafio vai além da recuperação física da ferrovia. Envolve um novo modelo de integração entre Estado, União e municípios, com foco em sustentabilidade e competitividade. "A logística é a grande aposta do Espírito Santo para o enfrentamento da reforma tributária e para reposicionar o Estado como corredor eficiente de exportações brasileiras", conclui Celso Guerra. ✓

**Dê um toque
de genialidade à
gestão de benefícios
da sua empresa.**



A **LeCard** é a escolha certa para valorizar colaboradores e trazer mais eficiência para o RH.

Gênio é quem contrata!

L

LeCard

(27) 2233-2000

lecard.com.br





Aeroporto de Linhares passou por modernização para receber aeronaves maiores

Obras para dar asas a terminais regionais do ES

Investimentos realizados em aeroportos podem beneficiar, principalmente, o agronegócio e o turismo

Estratégicos por encurtar distâncias com rapidez, os aeroportos regionais têm potencial de impulsionar a economia local, onde estão instalados, e fortalecer setores, como o agronegócio e o turismo, de negócios e de lazer.

Além do Aeroporto de Vitória, situado na Capital do Espírito Santo, a infraestrutura aeroportuária capixaba conta com outros seis terminais públicos, localizados em Linhares, Cachoeiro de Itapemirim, Guarapari, Colatina, São Mateus e Baixo Guandu.

A maioria opera somente voos de aviação executiva, particular, táxi aéreo e aeromédico. O único aeroporto regional com voos comerciais regulares é o de Linhares, que foi modernizado para receber aeronaves maiores e, desde

2023, passou a disponibilizar a rota para Confins (MG).

O vice-prefeito e secretário de Desenvolvimento Econômico do município, Franco Fiorot, destaca que o aeroporto é estratégico para o Norte do Espírito Santo, em especial para os setores do agronegócio e da indústria. “Estamos em negociações para ampliar os voos, já que a estrutura comporta aeronaves maiores. O objetivo é fortalecer a logística regional e atrair novos investimentos e negócios”, adianta.

Enquanto isso, outras cidades do interior capixaba se preparam para alcançar esse patamar. O aeroporto de Cachoeiro de Itapemirim, por exemplo, está em obras de reforma e ampliação. O prefeito Theodorico Ferraço detalha

que o investimento de cerca de R\$ 77 milhões no Aeroporto Raimundo de Andrade é destinado a melhorias na pista, no terminal de passageiros, no pátio de aeronaves e na infraestrutura de apoio. De acordo com ele, isso vai permitir uma ampliação dos voos comerciais regulares e de transporte executivo, de cargas e de caráter emergencial. “Esse projeto promete diversificar a economia do Sul capixaba, aumentando a competitividade da indústria local — em especial a de rochas ornamentais — e atraindo investimentos para tornar o município uma referência regional em conectividade”, analisa.

Além disso, o projeto do Aeroporto das Montanhas Capixabas está sendo desenhado para atender à Região Serrana, caracterizada pelo forte potencial turístico e produtivo, reforçando os esforços de integração regional no Espírito Santo.

Na avaliação de Fábio Damasceno, secretário de Estado de Mobilidade e Infraestrutura, a aviação regional é fundamental para impulsionar novas dinâmicas econômicas. “Ao modernizar os aeroportos e planejar novas estruturas, criam-se condições para que empresas aéreas se instalem, novas rotas se consolidem, e o Espírito Santo se torne um polo logístico regional, com integração entre os modais rodoviário, portuário e aéreo”, observa.

CONEXÃO ENTRE REGIÕES

A aviação regional também é estratégica para a atividade turística. É o que defende José Antônio Bof Buffon, secretário-executivo da Câmara Empresarial de Turismo, órgão ligado à Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Espírito Santo (Fecomércio-ES). “Com a viabilização de voos comerciais regulares, eleva-se a capilaridade da região no contexto dos destinos nacionais, descentraliza-se o fluxo turístico e amplia-se a permanência média dos visitantes, gerando efeitos diretos sobre os setores de hospedagem, gastronomia, agroindústria, comércio e serviços”, analisa.

Segundo ele, Guarapari, Linhares, Venda Nova, Pedra Azul, Colatina e Cachoeiro de Itapemirim são exemplos de

cidades com vocações turísticas e industriais que podem ser fortalecidas por meio de maior conectividade aérea. “Dessa forma, elas passariam a atrair investimentos e empreendimentos que demandam mobilidade executiva e logística eficiente. Na região das montanhas capixabas, o impacto positivo sobre o turismo e o mercado imobiliário tende a ser ainda mais expressivo”, pontua Buffon.

O subsecretário de Estado de Gestão e Marketing Turístico da Secretaria de Turismo (Setur), Luciano Manoel Machado, enfatiza que o fortalecimento da malha aérea regional reforça a conectividade entre os municípios, estimula o turismo interno e movimentam cadeias produtivas como hotelaria, gastronomia, agroturismo, cultura e artesanato.

Outro ponto destacado por ele é que o aumento da oferta de voos regionais facilita o deslocamento de turistas e empresários, gerando novas oportunidades de negócios, trabalho e renda para os capixabas. “A prioridade agora é consolidar as rotas nacionais e regionais, garantindo sustentabilidade econômica e operacional para atrair novas frequências”, afirma.

Para tornar o Espírito Santo ainda mais competitivo como destino turístico, Luciano acrescenta, ainda, que o governo do Estado oferece incentivos à aviação comercial e promove ações de qualificação profissional — em parceria com o Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial (Senac) e a Escola de Serviço Público do Espírito Santo (Esesp) — voltadas ao atendimento e à hospitalidade.

AGRO EM VOO ALTO

Os aeroportos regionais abrem oportunidades também para as cooperativas, especialmente as do agronegócio. O diretor-executivo do Sistema OCB/ES, Carlos André Santos de Oliveira, destaca que a maior conectividade aérea agiliza o transporte de produtos perecíveis, amplia o acesso a mercados nacionais e internacionais e facilita a participação em eventos de negócios.

“A aviação regional é uma solução logística eficiente para produtos de alto valor agregado, como cafés especiais,



Ao modernizar os aeroportos e planejar novas estruturas, criam-se condições para que empresas aéreas se instalem e novas rotas se consolidem.”

Fábio Damasceno
Secretário de Estado de Mobilidade e Infraestrutura



A aviação regional é uma solução logística eficiente para produtos de alto valor agregado. Contribui para reduzir perdas e otimizar prazos.”

Carlos André Santos
Diretor-executivo do Sistema OCB/ES





Esse projeto promete diversificar a economia do Sul capixaba, aumentando a competitividade da indústria local — em especial a de rochas ornamentais — e atraindo investimentos para tornar Cachoeiro uma referência regional em conectividade.”

Theodorico Ferraço
Prefeito de Cachoeiro de Itapemirim



Projeção de como será pista do Aeroporto das Montanhas Capixabas

laticínios, frutas e pescados. Essa alternativa contribui para reduzir perdas, otimizar prazos e abrir novas possibilidades de comercialização, especialmente em nichos de mercado que valorizam a agilidade e a rastreabilidade”, explica.

Carlos André ainda lembra que a maioria das cooperativas capixabas do agro está no interior. “A interiorização aeroportuária também favorece um contato mais ágil com a Região Metropolitana, estimulando investimentos e facilitando o escoamento da produção, promovendo, assim, uma maior integração entre os polos produtivos do Estado”, comenta.

O QUE FALTA PARA DECOLAR

O terminal de Baixo Guandu encontra-se interditado. Já os terminais de Guarapari, Colatina e São Mateus estão destinados a aviação executiva apenas.

Na visão dos entrevistados, os principais desafios para acelerar a interiorização da malha aérea envolvem a escala de demanda, o custo operacional das companhias aéreas e a adequação da infraestrutura aeroportuária para a integração modal.

O governo do Estado informou que realiza análises em conjunto com a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e empresas do setor para avaliar

a viabilidade operacional e econômica dos aeroportos regionais. Esses levantamentos indicam uma demanda potencial crescente para voos corporativos, turísticos e logísticos, especialmente nas regiões Norte e Sul. “A estruturação de novas rotas depende da viabilidade comercial das operações, mas estamos comprometidos em criar as condições necessárias para sua implantação”, garante Fábio Damasceno.

As companhias aéreas que atuam no Estado também contam com redução da carga tributária sobre o querosene de aviação. Por meio de um projeto de lei aprovado pela Assembleia Legislativa em 2024, o ICMS sobre as operações do combustível de aviação, cuja alíquota modal era de 17%, passou a ser de 12%, 9% ou 7%, conforme o desempenho das empresas no aumento da oferta de assentos e de voos regulares com origem no Estado.

O cenário atual mostra que o Espírito Santo vive um novo momento na aviação regional. A sinergia entre poder público, setor empresarial e sociedade civil é essencial para executar o planejamento estratégico da malha aérea do interior, que inclui também uma integração modal, com investimentos em rodovias, portos, ferrovias e mobilidade urbana.

SITUAÇÃO DOS AEROPORTOS REGIONAIS

Além do Aeroporto de Vitória, situado na Capital do Espírito Santo, a infraestrutura aeroportuária capixaba regional conta com outros seis terminais públicos, localizados em Linhares, Cachoeiro de Itapemirim, Guarapari, Colatina, São Mateus e Baixo Guandu.

Também está sendo projetada a construção de uma estrutura em Venda Nova do Imigrante, o Aeroporto das Montanhas. Confira as características de cada empreendimento, desafios e potenciais, segundo análise do Conselho Temático de Infraestrutura e Energia (Coinfra) da Federação das Indústrias do Espírito Santo (Findes).

- Para o **Aeroporto de Cachoeiro de Itapemirim**, o governo do Espírito Santo contratou a reforma e a expansão, num investimento de R\$ 76,52 milhões. As obras incluem ampliação do pátio de aeronaves e do terminal de passageiros destinado à aviação executiva e construção de novo terminal para a aviação comercial. O projeto deve ser concluído no primeiro semestre de 2026. O Espírito Santo é um grande importador de aeronaves e essa melhoria pode criar uma base de nacionalização de aviões e helicópteros, além de atender ao turismo, empresários e público em geral da região.
- O **Aeroporto de Linhares** iniciou operações com voos regulares para Belo Horizonte (MG) em dezembro de 2023, após reforma patrocinada em conjunto pelos governos federal, estadual e municipal. Sua denominação é Aeroporto Municipal de Linhares. Sua pista de 1.860m x 45m com cobertura asfáltica tem capacidade para receber jatos comerciais do tipo Boeing 757-200. Tem condições de atender à crescente demanda de cargas da economia da região.
- O **Aeroporto de Guarapari** tem uma pista asfaltada com 1.190m de comprimento por 30m de largura e tem operação diurna e noturna por aproximação visual. Já teve operação de voos comerciais. Deverá ter o terminal de passageiros reformado e receber novos aparelhos para atender à demanda turística da região.
- **Aeroporto de Baixo Guandu** tem pista asfaltada com 1.200m de comprimento por 30m de largura e operação diurna por aproximação visual. Atualmente, está interditado. O terminal de passageiros deverá ser reformado e ampliado, eliminando condições insatisfatórias de manutenção e segurança de voo. Proposta é atender à região que tem forte ligação com o leste de Minas.
- Os aeroportos de **São Mateus** e **Colatina** não têm, atualmente, previsões de reforma ou melhoria.
- **Aeroporto das Montanhas** deve ser erguido às margens da rodovia ES 447 e próximo à BR 262, em Venda Nova do Imigrante, região de Alto Caxixe. A proposta é que receba voos com até 50 passageiros. O principal objetivo do novo terminal é impulsionar o turismo e facilitar a logística de produtos. ✓



Estamos em negociações para ampliar os voos, já que a estrutura comporta aeronaves maiores. O objetivo é fortalecer a logística regional e atrair novos investimentos e negócios.”

Franco Fiorot
Vice-prefeito de
Linhares





Aeroporto está localizado a dez quilômetros do Centro de Vitória

Aeroporto de Vitória reescreve a própria história e mira novos voos

Terminal investe no fortalecimento das demandas domésticas e tem grande potencial para transporte de cargas especiais

Seis anos após ser concedido à iniciativa privada, o Aeroporto de Vitória saiu da lista dos piores do país, na avaliação dos passageiros, para ocupar as primeiras posições do *ranking* dos melhores terminais brasileiros.

Administrado pela Zurich Airport Brasil, o aeroporto opera voos domésticos para cidades como São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Brasília, Recife, Salvador e Campinas, e registra aumento consistente de movimentação de passageiros.

Embora tenha voos internacionais de carga, ainda não oferece ligação direta de passageiros para o exterior, mas

estudos de viabilidade para essa operação estão em andamento.

A estrutura tem capacidade para atender até 8 milhões de passageiros por ano. Em 2024, o terminal atendeu 3 milhões de pessoas, e de janeiro a setembro de 2025, já movimentou aproximadamente 2,5 milhões, igualando o volume histórico de 2012 e apresentando crescimento de 13% em relação ao mesmo período do ano anterior.

O aeroporto está localizado a dez quilômetros do Centro de Vitória, com acesso facilitado aos portos e às principais rodovias do Estado. Ricardo Gesse, CEO da Zurich Airport Brasil, destaca



CARLOS ALBERTO SILVA

IMPORTÂNCIA

O Aeroporto de Vitória também desempenha um papel importante no comércio exterior do Estado. Entre 2020 e 2025, o volume importado para o Espírito Santo passou de US\$ 740 milhões para mais de US\$ 1,7 bilhão. E, entre janeiro e agosto de 2025, as importações já ultrapassavam US\$ 1,1 bilhão, indicando manutenção da tendência positiva.

Nesse cenário, Luiz Fernando Braga, diretor do Sindicato do Comércio de Exportação e Importação do Estado do Espírito Santo (Sindiex) e coordenador do Comitê de Aeronaves da entidade, avalia o terminal como um ativo estratégico, especialmente no segmento de importação de aeronaves, no qual o Estado se consolidou como o principal ponto de entrada do país.

Braga também aponta que os setores exportadores capixabas que mais se beneficiariam de uma estrutura aérea internacional mais robusta são aqueles que lidam com produtos perecíveis, de alto valor agregado e que exigem agilidade logística. “Um exemplo é o setor de frutas frescas, especialmente o mamão, no qual o Espírito Santo já se destaca nacionalmente”, salienta. O Estado é responsável por cerca de 34% de todas as exportações brasileiras de mamão enviadas por via aérea.

“Outros segmentos também seriam fortemente beneficiados, como o de frutas tropicais, flores, produtos farmacêuticos, cosméticos naturais e alimentos *premium*, que exigem transporte rápido e seguro para alcançar mercados internacionais”, analisa.

INCENTIVOS

Para o diretor do Sindiex, os incentivos fiscais estruturantes, como os programas Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias (Fundap) e Invest-ES, são determinantes para o sucesso das operações de importação aérea no Espírito Santo. “A manutenção e modernização desses instrumentos, aliadas a parcerias estratégicas entre o setor privado, o governo estadual e a concessionária do aeroporto, são fundamentais para ampliar

que o terminal foi eleito por três anos consecutivos o segundo melhor do país, de acordo com a pesquisa da Secretaria Nacional de Aviação Civil. “O complexo tem vocação para negócios, grande potencial turístico e representa o último grande espaço para desenvolvimento imobiliário da cidade”, avalia.

Embora já conte com infraestrutura adequada e requisitos regulatórios para operações internacionais, estudos da concessionária apontam que a demanda para voos ao exterior ainda precisa amadurecer. “Em 2025, o foco está no fortalecimento das rotas domésticas, que contribuem para fomentar a demanda internacional. Vale lembrar que a decisão de iniciar uma nova rota depende da companhia aérea e da demanda, entre outros fatores”, explica Gesse.

Um dos desafios, segundo ele, é expandir a área de influência do Espírito Santo, hoje concentrada em visitantes de Minas Gerais e de Estados vizinhos. A meta é tornar o destino mais conhecido nacionalmente, estruturando produtos turísticos e investindo em campanhas de promoção e vendas para consolidar Vitória como um *hub* regional.



O complexo tem vocação para negócios, grande potencial turístico e representa o último grande espaço para desenvolvimento imobiliário da cidade.”

Ricardo Gesse
CEO da Zurich
Airport Brasil





Com o avanço dos investimentos em infraestrutura, qualificação profissional e promoção dos destinos capixabas, há expectativa concreta de novas operações [no Aeroporto de Vitória] no médio prazo.”

Luciano Machado
Subsecretário de
Gestão e Marketing
Turístico da Setur



Passageiro pode conferir cartões-postais do Espírito Santo ainda no aeroporto

o uso do modal aéreo por empresas capixabas”, observa.

Os incentivos fiscais são apontados também por Ricardo Gesse como fatores determinantes para a competitividade do aeroporto. A redução do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) sobre o combustível de aviação, adotada pelo governo do Estado em 2024, é outro exemplo de medida que mantém o Espírito Santo à frente de outros mercados.

“Estamos em diálogo constante com órgãos públicos e privados de turismo, uma vez que a promoção unificada é essencial para fomentar novos voos. Fortalecer as rotas domésticas é o passo-chave para a internacionalização”, reforça.

No entanto, com a reforma tributária, o imposto sobre o querosene de aviação deve ser substituído pelo Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), eliminando a diferenciação entre Estados. “Essa mudança tende a reduzir a vantagem competitiva capixaba na atração de novas rotas”, analisa o executivo.

Por isso, para preservar a atratividade do transporte aéreo no Estado, ele defende a adoção de novos mecanismos diretos de estímulo, como programas de apoio à maturação de rotas e campanhas permanentes de promoção turística.

EXPANSÃO COORDENADA

O governo do Estado, por meio da Secretaria de Turismo (Setur) e da

Secretaria de Desenvolvimento (Sedes), mantém diálogo permanente com companhias aéreas e demais *players* do setor para fortalecer e expandir a malha aérea capixaba. O subsecretário de Gestão e Marketing Turístico, Luciano Manoel Machado, destaca que a estratégia é integrar os fluxos de turistas e negócios entre os Estados vizinhos, consolidando o Espírito Santo como porta de entrada para o Leste do país.

“Com o avanço dos investimentos em infraestrutura, qualificação profissional e promoção dos destinos capixabas, há expectativa concreta de novas operações no médio prazo. O objetivo é garantir um crescimento sustentável da nossa aviação, beneficiando não apenas o turismo, mas também toda a economia do Estado”, reforça Machado.

O subsecretário de Estado de Desenvolvimento, Celso Guerra, ressalta que, apesar de a localização do aeroporto em área urbana adensada representar uma limitação à expansão física do terminal, isso não impede outras oportunidades de crescimento.

“Embora não seja possível ampliar significativamente a infraestrutura, há um grande potencial no transporte de cargas especiais e de alto valor agregado, considerando que o governo do Espírito Santo vem investindo na integração logística, especialmente nas redes portuária e rodoviária, para fortalecer a competitividade do Estado”, conclui. ✓

Educação privada do Espírito Santo

lidera resultados
em avaliações a
nível nacional



12 melhores
escolas no
Enem 2024
são da rede
privada



Ideb acima
da média
nacional
em todas
as etapas



34 cursos de
instituições
capixabas com
nota máxima
no Enade



Crianças
alfabetizadas
já aos 5 anos



Sinepe-ES

Sindicato das Empresas Particulares de Ensino
do Estado do Espírito Santo

Valorizando a educação
privada do Espírito Santo.

Filiado à

FENEP
Federação Nacional das Escolas Particulares



Avião decola do Aeroporto de Vitória: terminal tem potencial para movimentar mais cargas

Carga aérea: os caminhos para voar mais alto

Espírito Santo precisa trabalhar a integração entre modais para se desenvolver no envio de mercadorias

Mesmo com um aeroporto bem equipado e uma localização estratégica entre os principais eixos econômicos do país, o Espírito Santo vê boa parte das mercadorias destinadas ao Estado desembarcar em outros complexos, e especialistas acreditam que, sem investimentos consistentes em infraestrutura, a economia local continuará vendo suas oportunidades aterrissarem em outras pistas.

Celso Guerra, subsecretário de Estado de Desenvolvimento, reconhece

que o Aeroporto de Vitória enfrenta limitações físicas, mas argumenta que há espaço para crescer em nichos de alto valor agregado. Para isso, “o Estado precisa continuar investindo em melhorias e integração modal. Não adianta ter um ótimo aeroporto se o transporte terrestre não for eficiente.”

Ricardo Gesse, CEO da Zurich Airport Brasil, destaca a demanda reprimida por transporte de cargas domésticas e internacionais e explica que o novo terminal da Azul Cargo já começou a atender a parte dessa necessidade. Ainda assim, a maioria das mercadorias com destino ao Espírito Santo passa por São Paulo antes de chegarem a Vitória. “Elas poderiam ser transportadas diretamente para cá em

VITOR JUBINI



voos cargueiros, o que reduziria o *lead time* (tempo de entrega)", pontua.

O executivo salienta que o local já dispõe de estrutura alfandegada completa e áreas específicas para cargas perecíveis, radioativas e inflamáveis. Mesmo assim, a movimentação continua restrita: as importações se concentram em eletrônicos, e as exportações, em frutas, pescado e gengibre. Na sua visão, o modal aéreo permanece subutilizado justamente nos segmentos que mais poderiam se beneficiar dele.

MENOS VOOS, MENOS CIRCULAÇÃO

O transporte aéreo é decisivo para agregar valor às exportações capixabas, mas a limitação de voos cargueiros regulares e a baixa integração logística travam o crescimento econômico, na avaliação de Vinícius Schiavo, analista de Desenvolvimento Cooperativista do Sistema OCB/ES. "As cooperativas, especialmente as do agro, enfrentam dificuldades para atender a demandas que exigem rapidez e previsibilidade, por falta de infraestrutura adequada para cargas refrigeradas ou de maior valor agregado", observa.

Dados do Anuário do Cooperativismo Capixaba 2024 mostram que cerca de 489 mil sacas de café foram exportadas diretamente do Espírito Santo. Schiavo pondera que o transporte aéreo poderia abrir novos mercados, sobretudo na Europa, nos Estados Unidos e na Ásia, onde tempo e a qualidade são determinantes para o preço final do produto.

Os reflexos da baixa conectividade também atingem o turismo de negócios. Alfonso Silva, presidente do Sindicato de Empresas de Promoção, Organização e Montagem de Feiras, Congressos e Eventos em Geral do Espírito Santo (Sindiprom-ES), afirma que a pouca frequência de voos e a obrigatoriedade de conexões elevam custos, reduzindo o interesse de expositores e visitantes pelo Estado. "Organizadores priorizam destinos com melhor conectividade aérea e infraestrutura hoteleira", complementa.

Ele enxerga que a dependência do transporte rodoviário na montagem e movimentação de cargas também aumenta prazos e custos. "Eventos estratégicos, que poderiam gerar emprego, renda e visibilidade para o Estado, são realizados em outras capitais com estrutura mais consolidada."

CAMINHOS PARA VOAR MAIS ALTO

A integração eficiente entre o Aeroporto de Vitória e o modal portuário desponta como um dos principais caminhos para destravar a logística capixaba. Essa conexão poderia reduzir custos e aumentar a competitividade capixaba no comércio exterior. "O aeroporto tem potencial de atuar de forma complementar, focando o transporte de cargas de alto valor e urgência, enquanto os portos lidam com volumes maiores e menos sensíveis ao tempo. Essa sinergia fortaleceria toda a cadeia logística do Estado", aponta Gesse.

O consenso entre os especialistas é que o Espírito Santo reúne condições para se consolidar como um polo estratégico de carga aérea, mas ainda falta coordenação entre os setores público e privado para que o Estado aproveite plenamente seu potencial logístico. ✓



O Estado precisa continuar investindo em melhorias e integração modal. Não adianta ter um ótimo aeroporto se o transporte terrestre não for eficiente."

Celso Guerra
Subsecretário de Estado de Desenvolvimento





BR 101 receberá investimentos para duplicação de novos trechos

BRs 101 e 262 com destino à modernização

Investimentos nas vias federais vão proporcionar mais competitividade ao mercado e mais segurança aos usuários

As BRs 101, 262 e 259, no Espírito Santo, estão no centro do debate sobre segurança, logística e competitividade econômica. Não é à toa que são rodovias consideradas artérias vitais para o Estado. Por elas, escoam cargas industriais e agrícolas. Além disso, permitem fluxos de turismo e garantem a mobilidade entre o litoral e o interior.

Apesar da importância, esses corredores logísticos passaram por desafios,

que começam a ser desenrolar. Entre os problemas que vão ser corrigidos após investimentos estão a falta de duplicação, curvas perigosas e ausência de travessias urbanas seguras.

As três rodovias — cada uma com seus desafios e estágios de avanço — formam o retrato de uma infraestrutura que ainda precisa acompanhar o ritmo da economia capixaba. Enquanto novos investimentos são anunciados, empresários, motoristas e gestores públicos mantêm o mesmo objetivo: transformar os principais eixos de transporte do Espírito Santo em estradas mais seguras, modernas e compatíveis com seu potencial logístico.

ECOVIAS/DIVULGAÇÃO



BR 101

O primeiro passo para solucionar esses desafios foi dado com a nova concessão da BR 101 para a EcoVias Capixaba, após mudanças no contrato definindo novas obrigações, prazos e modernizações na rodovia federal. Ao todo, 172 quilômetros vão ser duplicados e 41 quilômetros vão ter faixas adicionais. Há ainda a previsão de passarelas, novos contornos urbanos, passagens de animais e pontos de descanso para os caminhoneiros. A via é a principal conexão do Espírito Santo com a Bahia e com o Rio de Janeiro.

“Os investimentos em infraestrutura logística são essenciais para elevar a competitividade da indústria capixaba e impulsionar o desenvolvimento socioeconômico regional. As rodovias federais estão entre as obras mais estratégicas. Destacam-se aquelas que fortalecem a conexão logística do Estado e demais regiões do país”, pontua Paulo Baraona, presidente da Federação das Indústrias do Espírito Santo (Findes).

A BR 101 é fundamental para o escoamento da produção agrícola,

industrial e mineral, além de ser uma das rotas turísticas mais movimentadas do Estado. Apesar de obras que trouxeram avanços, a rodovia ainda concentra gargalos críticos, especialmente nos trechos de Serra, Iconha e Guarapari, onde o fluxo intenso de veículos pesados e o traçado sinuoso aumentam o risco de acidentes e reduzem a fluidez.

Segundo o diretor-superintendente da Ecovias Capixaba, Roberto Amorim, a concessionária tem concentrado esforços em segurança e ampliação da via. Atualmente, 117,6 km estão duplicados e 18,6 km seguem em obras, com entregas previstas entre o fim de 2025 e 2026. A meta é concluir 172,8 km de duplicação até o sétimo ano de concessão, além da construção dos contornos de Ibiraçu e Fundão.

“Somente nos três primeiros anos do contrato modernizado, será investido R\$ 1,8 bilhão, com a duplicação de 84 quilômetros da rodovia. Seguindo esse ritmo, em agosto de 2028 teremos um corredor contínuo de pista duplicada, com mais de 200 km de extensão, ligando João Neiva a Atílio Vivácqua”, detalha Amorim.

Ele afirma que as melhorias devem impactar diretamente a fluidez do tráfego e a redução de acidentes, especialmente nos pontos de maior movimentação de cargas e ônibus.

Além das obras estruturais, a concessionária atua com o Programa de Redução de Acidentes (PRA), que monitora 50 pontos críticos. As medidas variam desde ajustes na sinalização e implantação de barreiras até o uso de radares e novos dispositivos de segurança, definidos em parceria com a Polícia Rodoviária Federal e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

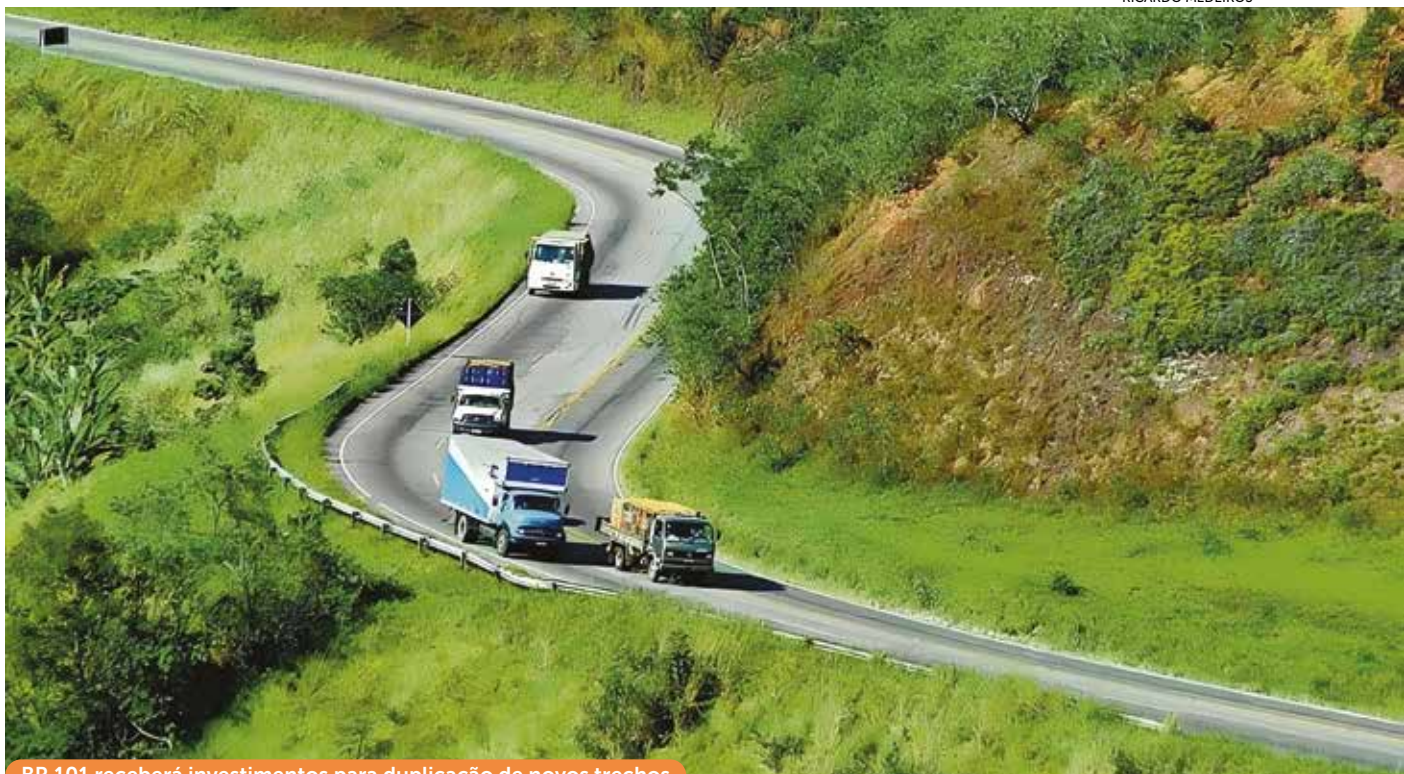
“A aplicação de medidas, desde a mudança da sinalização até a implantação de novos dispositivos, como radares e semáforos, é definida de acordo com o diagnóstico específico de cada ponto. A melhora dos índices de segurança viária é resultado da junção de três fatores: infraestrutura de qualidade, fiscalização efetiva e comportamento consciente dos usuários”, pontua Amorim.



Somente nos três primeiros anos do contrato modernizado, será investido R\$ 1,8 bilhão, com a duplicação de 84 quilômetros da BR 101. Em agosto de 2028, teremos um corredor contínuo de pista duplicada, com mais de 200 km, ligando João Neiva a Atílio Vivácqua.”

Roberto Amorim
Diretor-superintendente da Ecovias Capixaba





BR 101 receberá investimentos para duplicação de novos trechos

BR 262

Outro empreendimento muito aguardado no Espírito Santo é a ampliação da BR 262, principal via de ligação com Belo Horizonte (MG) e com parte da Região Serrana capixaba.

Após tentativas fracassadas de concessões vinculadas a duplicações, a situação da rodovia terá novo desfecho com acordo do governo do Estado e da União para destinar R\$ 2,3 bilhões das compensações recebidas pela tragédia de Mariana para financiar parte das obras necessárias.

O atual traçado deve virar uma rodovia turística com posse estadual. Um novo desenho será feito para a estrada federal, que será totalmente duplicada.

Com relevo acidentado e intenso fluxo de caminhões, o trajeto sofre com curvas fechadas, pista simples e falta de acostamento em vários trechos. A estrada é estratégica para o escoamento da produção de Minas Gerais e do interior capixaba, além de integrar o fluxo turístico e logístico entre o litoral e o Centro-Oeste do país.

Segundo o superintendente do Departamento Nacional de Infraestrutura

de Transportes (Dnit) no Espírito Santo, Romeu Scheibe, os projetos executivos que definirão os trechos prioritários estão em elaboração. "O investimento permitirá modernizar trechos críticos entre Viana e Venda Nova do Imigrante, incluindo contornos urbanos e correção de curvas perigosas, além de melhorias de drenagem, sinalização e dispositivos de segurança", observa.

Scheibe ainda explica que o empreendimento está estruturado em três fases. A primeira vai de Viana a Marechal Floriano, com novo traçado já duplicado, três túneis, pontes e viadutos. O segundo segmento, de Marechal Floriano a Pedra Azul, será paralelo à rodovia existente. A terceira fase, de Pedra Azul a Conceição do Castelo, atravessa áreas mais conturbadas e passará por Venda Nova do Imigrante, com restauração e melhorias estruturais.

"Enquanto aguardamos a finalização dos estudos técnicos e do modelo de contratação, mantemos ações de manutenção emergencial e intervenções pontuais em toda a malha, em parceria com a PRF, garantindo trafegabilidade e segurança", acrescenta Romeu Scheibe.

pelo Mercado

A Gazeta[®]

Renata
Rasseli

Douglas
Motta

Mariana
Perini



Estes profissionais, que estão à frente da **coluna Pelo Mercado**, revelam pautas positivas do Espírito Santo, destacando histórias relevantes de empresas, marcas e personalidades capixabas.

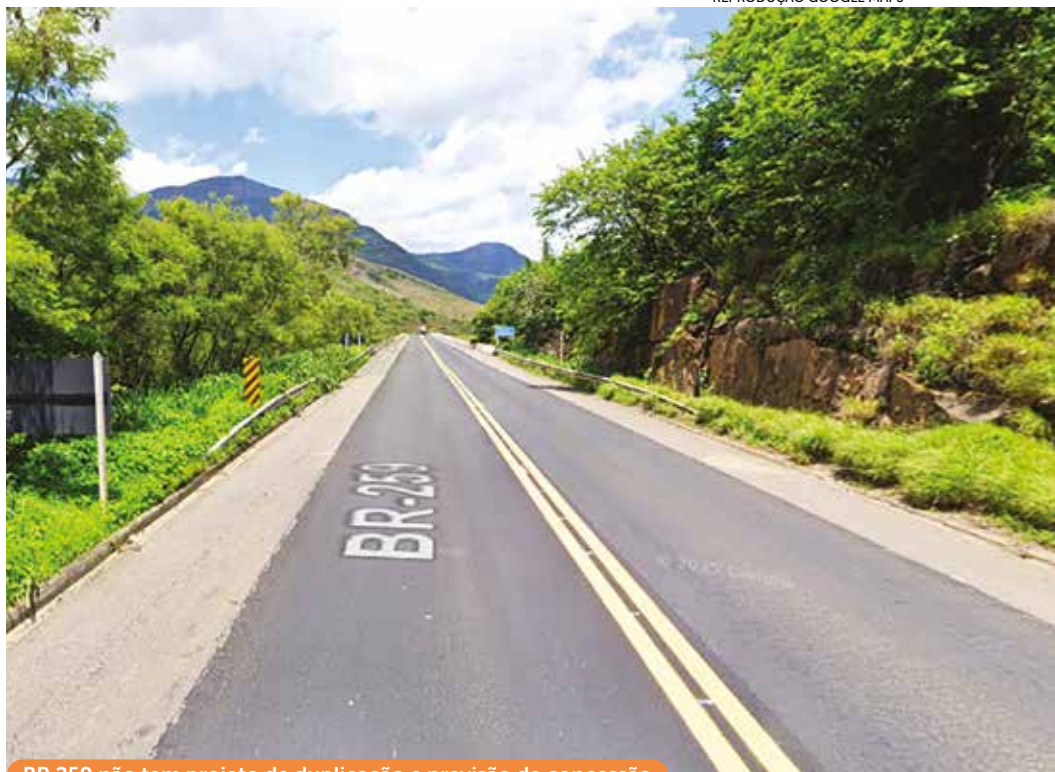
**Escaneie o código e saiba mais
sobre a coluna Pelo Mercado:**





O investimento permitirá modernizar trechos críticos da 262, entre Viana e Venda Nova do Imigrante, incluindo contornos urbanos e correção de curvas perigosas, além de melhorias de drenagem, sinalização e dispositivos de segurança.”

Romeu Scheibe
Superintendente do Dnit
no Espírito Santo



BR 259 não tem projeto de duplicação e previsão de concessão

A expectativa é que a nova via tenha menos curvas perigosas para diminuir a frenagem e ampliar a velocidade média da rodovia, resultando em economia de combustível e redução de emissões de CO2. No total, o investimento nas três fases está estimado em R\$ 6 bilhões.

O edital das obras deve sair no início de 2026. Mas, paralelamente aos estudos de duplicação, o governo federal analisa a possibilidade de passar para iniciativa privada, por meio de concessão, o gerenciamento quando a nova estrada for concluída.

BR 259

A BR 259, que liga o Norte capixaba ao Leste mineiro, é um eixo essencial para o escoamento da produção agrícola, mineral e industrial do Espírito Santo. Apesar dessa importância estratégica, o trecho ainda enfrenta problemas estruturais e falta de capacidade de escoamento compatível com o volume atual de caminhões e cargas pesadas.

De acordo com o superintendente do Dnit-ES, a rodovia está dividida em

três lotes de intervenção. O primeiro, entre João Neiva e Colatina, já passou por duplicação; o segundo, de Colatina a Baixo Guandu, está em processo de restauração da pista existente; e o terceiro, que seguirá até a divisa com Minas Gerais, deve ter as obras contratadas no início de 2026.

“Temos cumprido nossa missão institucional, com toda a malha coberta por contratos de manutenção. Nosso foco é avançar na restauração e na entrega de projetos estruturantes, que ampliem a segurança e a eficiência da via”, afirma Scheibe.

Mesmo com avanços pontuais, a BR 259 ainda não tem projeto de duplicação completa nem previsão de concessão. Para o presidente da Fides, Paulo Baraona, a elaboração de uma modelagem de gestão e de aporte de recursos federais e estaduais é fundamental para destravar o potencial logístico e econômico da região. Segundo ele, a duplicação da 259 é uma das obras prioritárias para melhorar o fluxo de transporte e a competitividade industrial no Centro-Oeste e Noroeste capixaba. ✓

COOPERATIVAS são negócios que transformam

O CAMPO NO ESPÍRITO SANTO



Ano Internacional
das Cooperativas



**Unimos pessoas,
propósito e prosperidade**

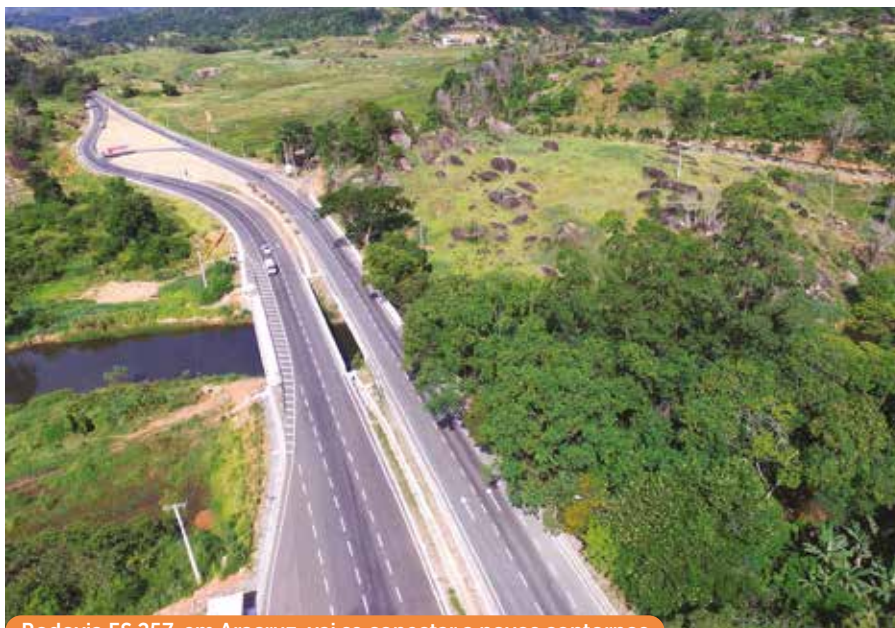
É por isso que, ano após ano,
cultivamos um legado que cresce
com o Espírito Santo.



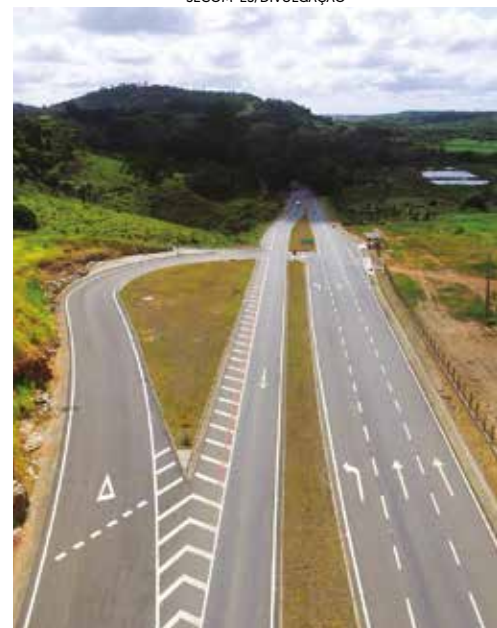
Conheça essas
iniciativas e veja
como é possível
fazer diferente.



Sistema **OCB/ES**
somoscoop



Rodovia ES 257, em Aracruz, vai se conectar a novos contornos



Pavimentação de estradas estaduais dá força aos negócios

Do café conilon à celulose, malhas rodoviárias mantidas pelo Estado formam as conexões que integram a economia, o turismo e o cotidiano capixaba

Se as rodovias federais garantem a conexão do Espírito Santo com as outras unidades da Federação, as vias estaduais formam o sistema que liga o polo produtivo do interior aos grandes hubs logísticos e portuários do litoral.

Enquanto garantem o tráfego diário de milhares de pessoas, essa malha atua como o elo essencial para a competitividade local, determinando a rapidez e o custo de escoamento de produtos, como café conilon, rochas ornamentais e celulose, entre outras produções.

Segundo o subsecretário de Estado de Desenvolvimento (Sedes), Celso Guerra, manter e expandir essa rede são estratégias para garantir a competitividade das regiões e reduzir o custo logístico das empresas. “Ter um sistema viário de qualidade é sinônimo de segurança e eficiência. As rodovias não somente conectam regiões produtivas, mas também

aproximam pessoas, serviços e destinos turísticos. Cada quilômetro pavimentado representa novas oportunidades e mais dinamismo econômico”, define.

Com o aumento do tráfego, o Estado aposta em obras que conciliam mobilidade e segurança. Dentre os eixos prioritários, o diretor-geral do Departamento de Edificações e de Rodovias do Espírito Santo (DER-ES), José Eustáquio de Freitas, destaca a integração entre a BR 262 e a BR 101, passando pela Darly Santos e pela Leste-Oeste, em Vila Velha. Os trechos incluem dois novos viadutos para reduzir conflitos entre veículos pesados e o trânsito urbano. “Essas conexões proporcionam uma mobilidade que transforma a vida dos moradores e usuários, ao separar o tráfego pesado do fluxo urbano”, explica o José Eustáquio de Freitas.

Outro investimento é o Contorno de Jacaraípe (ES 115), com 8,5 km duplicados



e R\$ 230 milhões aplicados, que será estendido até Nova Almeida e Praia Grande, conectando-se à ES 010 na ponte de Piraquê-Açu. Em Aracruz, dois contornos interligam o polo de celulose ao Porto da Imetame e podem aliviar o tráfego urbano, conforme Freitas. O Sul tem 19,9 km e investimento de R\$ 164 milhões, terminando na ES 257. Já o Norte, com 7,3 km e R\$ 38,4 milhões, une a ES 124 à ES 257, criando o primeiro acesso direto ao porto.

Além do papel produtivo, as rodovias estaduais impulsionam o turismo e o desenvolvimento local. Guerra cita a Estrada-Parque do Caparaó, em projeto de qualificação, como exemplo de infraestrutura que amplia o potencial turístico.

“Um dos elementos centrais para a qualificação do turismo é ter boas estradas. O Caparaó tem uma vocação natural para o turismo, e estamos trabalhando na melhoria da via que liga a BR 262 ao parque. Isso gera fluxo, renda e oportunidades”, afirma o subsecretário.

Programas como o “Caminhos do Campo” também expandem a produtividade do agronegócio capixaba. Um exemplo é a Rota do Conilon, entre Vila Valério, Jaguaré e Governador Lindenberg — maior região produtora de café conilon do país. O DER-ES informa que está concluindo 38,6 km da ES 230, com investimento de

R\$ 147,3 milhões. Outro trecho estratégico é entre Mantenópolis e Barra de São Francisco, com 45 km de pista nova, que chega próximo à divisa com Minas Gerais

“Onde colocamos uma rodovia, o arranjo produtivo se fortalece. A pecuária cresce, a produção se diversifica, surgem novas oportunidades de trabalho e aumenta a arrecadação municipal e estadual”, afirma o diretor-geral.

A expansão da malha é acompanhada por tecnologia e inovação, por meio de recursos públicos e financiamentos internacionais, firmados com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), o Banco Mundial e o Banco do Nordeste. O Programa de Manutenção Proativa (Proativa-ES) monitora 3.862 km de rodovias pavimentadas, com foco em fluidez, segurança e resiliência climática.

O Estado está ainda investindo na pavimentação da ES 442, uma estrada de terra entre Colatina e Linhares, localizada próxima à WEG e com entrocamento na BR 101. Há obras previstas para 2026 nas rodovias ES 130, ES 209 e ES 320, que cortam Pinheiros, Montanha, Mucurici e Ponto Belo, no Nordeste capixaba. No Sul, o governo vai reformar a ES 166 e criar o contorno de Conduru, entre Cachoeiro de Itapemirim e Castelo. O investimento prevê também pontes e instalação de pontos de ônibus. ✓



Essas conexões proporcionam uma mobilidade que transforma a vida dos moradores e usuários, ao separar o tráfego pesado do fluxo urbano.”

José Eustáquio de Freitas
Diretor-geral do DER





Estradas rurais conectam os produtores ao mercado consumidor

Vias rurais aceleram vendas do agronegócio

Programa Caminhos do Campo pavimentou 1.300 quilômetros de estradas, facilitando o escoamento da produção agrícola do Espírito Santo

Pequeno em território, mas gigante em produção agrícola. Com pouco mais de 46 mil km², o Espírito Santo cultiva café, pimenta-do-reino, gengibre e produz ovos e outros alimentos, que saem dos campos capixabas e viajam pelo mundo, mais especificamente, para 125 países.

Para viabilizar o comércio agrícola, em 2004, surgiu o programa Caminhos do Campo, conduzido pela Secretaria de Estado da Agricultura (Seag). O objetivo é conectar as comunidades rurais às rodovias estaduais e federais, possibilitando o transporte dos produtos capixabas.

Hoje, são mais de 1.300 quilômetros de estradas pavimentadas desde o início do programa em 2004. Foram contemplados 142 trechos em 66 municípios, que fortalecem a logística da economia agrícola e melhoram a vida de quem vive no campo. De acordo com o secretário de Estado de Agricultura, Enio Bergoli, o progresso viabiliza a criação de novas agroindústrias, iniciativas de agroturismo, artesanato e geração de renda.

Além da agricultura e da economia, o programa facilita também o acesso dos moradores do campo à saúde, educação e segurança. "Quando pavimentamos uma via rural, estamos garantindo o ir e vir das pessoas, impulsionando o desenvolvimento local", afirma.

Na Região Serrana, já são 38 quilômetros de obras e R\$ 77 milhões aplicados; no Caparaó capixaba, 30 quilômetros receberam investimento de

66

MUNICÍPIOS

FORAM BENEFICIADOS COM A PAVIMENTAÇÃO DE ESTRADAS RURAIS

R\$ 53 milhões; na Região Sul, são 25 quilômetros com R\$ 45 milhões aplicados; por fim, na Grande Vitória, 26 quilômetros de estradas contam com R\$ 47 milhões investidos.

Alguns dos exemplos de destaque são o Circuito Parque do Caparaó, que liga comunidades ao eixo da BR 262, e o trecho que conecta a comunidade de Pau D'Alho, em Guarapari, à rodovia BR 101.

Mas o Caminhos do Campo ainda tem muito a trilhar. O secretário adianta que o governo aprovou carta-consulta com o Banco Mundial, o que deve garantir mais recursos para abrir novos caminhos e revitalizar trechos antigos. "É um futuro muito promissor", ressalta Bergoli.

COOPERATIVISMO

Quem vive de perto esse impacto positivo são os produtores e as cooperativas. O presidente do Sistema OCB/ES, Pedro Scarpi Melhorim, afirma que o investimento nas rodovias é uma "via de mão dupla". O acesso facilitado do produtor às cidades contribui para o conhecimento de novas tecnologias, que podem melhorar a produção, o que ele chama de ciclo virtuoso.

"Ainda vemos um caminho a ser trilhado até que o Estado tenha uma infraestrutura rodoviária que não apenas comporte o crescimento, mas estimule o desenvolvimento. Nosso futuro passa por nossas estradas", pontua Melhorim.

Integrante do Sistema OCB/ES, a Cooperativa de Laticínios Selita, de Cachoeiro de Itapemirim, coleta leite de propriedades de diversas partes do território capixaba. Alan Diones, chefe da Assistência ao Cooperado, explica que a melhoria nas estradas trouxe mais segurança e economia nesse processo.

"Havia perda de produção, prejuízo com manutenção dos caminhões

e riscos para os motoristas, já que algumas estradas eram perigosas. Diminuímos os acidentes e custos, pois as estradas são melhores e o veículo gasta menos combustível", diz.

Um dos cooperados da Selita, João Batista, relembra que a região onde sua propriedade está localizada, na zona rural de Alegre, foi contemplada em 2005, ainda no início do programa Caminhos do Campo. "A maior tecnologia hoje não é a internet, é o acesso viário. Ter estradas de qualidade é o maior desenvolvimento que o governo pode fazer pelos produtores rurais", ressalta o produtor.

Leone Bull, presidente da Cooperativa dos Produtores Rurais do Vale do Benevente (CoopBenevente), em Alfredo Chaves, avalia a atual conjuntura logística. "Algumas estradas eram um desafio, mas o asfaltamento facilitou a mobilidade no campo e incentivou os produtores a melhorarem também a estrutura das suas propriedades", comenta.

Luis Brambati, cooperado que cria animais na zona rural de Anchieta, concorda. Atualmente, ele consegue acessar o asfalto a apenas 600 metros de sua propriedade, o que facilitou a coleta de ração na sede da cooperativa. "Hoje, vemos essa facilidade na hora que saímos de casa. Você já sabe que vai sair tranquilamente e voltar para casa sossegado", conta o produtor.

Com a agroindústria não poderia ser diferente. Bull cita o acesso que liga Alfredo Chaves à Cachoeira Alta, em Prosperidade, no interior de Cachoeiro de Itapemirim, que permite o tráfego de veículos de grande porte que seguem para as áreas industriais na zona rural.

O agroturismo também é fortemente beneficiado pelo programa. "O turista que está no litoral e vai visitar as montanhas quer uma estrada em que seu veículo possa trafegar, onde ele possa chegar facilmente aos locais e desfrutar do passeio", afirma Bull.

SANEAMENTO NO CAMPO

A situação da infraestrutura no campo vai além da construção de estradas. A garantia de que o saneamento básico



Quando pavimentamos uma via rural, estamos garantindo o ir e vir das pessoas e impulsionando o desenvolvimento local."

Enio Bergoli
Secretário de Estado de Agricultura





Alan Diones conta que melhoria em estradas gerou economia para produção de laticínio



Ainda vemos um caminho a ser trilhado até que o Estado tenha uma infraestrutura rodoviária que não apenas comporte o crescimento, mas estimule o desenvolvimento."

Pedro Scarpi Melhorim
Presidente do Sistema OCB/ES

esteja presente nas comunidades rurais é outro fator essencial para contribuir com a produção e a qualidade de vida no campo. Segundo a Seag, um amplo programa será preparado pela Secretaria de Estado de Meio Ambiente para contemplar essas áreas com ferramentas essenciais.

Em parceria com o governo estadual e prefeituras, a Companhia Espírito-santense de Saneamento (Cesan) realiza o Programa Pró-Rural, que leva água tratada e saneamento a comunidades de até 1.500 habitantes e conta com gestão das próprias comunidades.

Desde 2023, o programa recebeu mais de R\$ 40 milhões em investimentos, beneficiando 27 mil pessoas em locais como Barra de São Francisco, Nova Venécia, Água Doce do Norte e Alto Rio Novo. Além disso, a Cesan anuncia que realiza o maior investimento de sua história, com mais de R\$ 11 bilhões em obras e projetos em todo o Espírito Santo. "A chegada da água tratada melhora a saúde e traz mais segurança e dignidade às comunidades, fortalecendo a agricultura familiar. O produtor passa a contar com um abastecimento

regular e confiável para o consumo e para suas atividades no campo", frisa a companhia.

Além disso, duas multinacionais venceram leilão para fazer parceira público-privada com a Cesan para tratamento de esgoto em 43 cidades, o que também vai contribuir para uma nova infraestrutura no interior.

Outra empresa que contribui com o saneamento no interior é a BRK Ambiental. Por meio do projeto Fonte de Futuro, mais de 8,5 mil alunos e 30 mil pessoas em comunidades vulneráveis foram beneficiadas no Tocantins, no Pará, em Macaé (RJ) e Cachoeiro de Itapemirim (ES).

No Sul do Espírito Santo, a primeira fase da iniciativa contempla as escolas localizadas nos distritos de Alto São Vicente e Monte Alegre.

"Além da tecnologia, temos a educação socioambiental dos professores e crianças, relacionando o saneamento com o cuidado dos nossos rios, das nascentes, e a conscientização sobre o descarte correto do lixo e dos efluentes", explica Cláudio Sobrinho, gerente de Operações de Água e Esgoto da BRK. ✓

DIVULGAÇÃO



Desde que foi criada, em 2023, a iniciativa distribuiu mais de 1 milhão de mudas de diversas culturas

Projeto beneficia mais de 25 mil agricultores familiares

Em dois anos de trabalho, o Projeto Arranjos Produtivos, da Assembleia Legislativa do ES, alcançou 6 mil famílias e já foi reconhecido em premiação nacional

Apoiar a agricultura familiar é apoiar, também, a economia como um todo, especialmente em um Estado como o Espírito Santo, onde estima-se que 75% das propriedades rurais se enquadram nesta categoria, segundo a Secretaria de Estado da Agricultura (Seag).

Com foco em fortalecer o segmento, o Projeto Arranjos Produtivos, da Assembleia Legislativa do Espírito Santo (Ales), já alcançou 6 mil famílias, totalizando mais de 25 mil agricultores envolvidos na produção de 18 culturas em pequenas propriedades, desde julho de 2023.

Desde que foi idealizado pelo presidente da Ales, Marcelo Santos (União), o Arranjos concedeu mais de um milhão de mudas de culturas como cacau, café, acerola, uva e maracujá. Foram concedidos, ainda, diversos equipamentos, como estufas de morango, áreas hidropônicas e kits de apicultura, por exemplo.

“A ideia nasceu da vontade de fazer a Assembleia chegar até o campo. A gente percebia que muitos pequenos produtores tinham capacidade, mas faltava apoio técnico, orientação e oportunidade para crescer. Então, criamos o Arranjos Produtivos para aproximar o poder público

do agricultor, levando capacitação, assistência e crédito, tudo de forma prática e regionalizada. O projeto nasceu da escuta, fomos aos municípios, entendemos as demandas e transformamos isso em política pública”, conta Marcelo Santos.

Mais do que as entregas, um dos maiores ativos do projeto é promover a consultoria integral e personalizada ao pequeno produtor, visando à diversificação das culturas e ampliando a renda. Mais de 30 técnicos agrícolas ligados ao Arranjos Produtivos dão consultoria gratuita diretamente nas propriedades dos agricultores cadastrados.

Além do reconhecimento no Espírito Santo, o trabalho desenvolvido pelo projeto também foi reconhecido nacionalmente, vencendo o prêmio Assembleia Cidadã, concedido pela União dos Legisladores e Legislativos Estaduais (Unale), na categoria “Projetos Especiais”.

Para Marcelo Santos, a conquista mostra que a Assembleia está “no caminho certo, em todos os segmentos, em todas as áreas, mas, principalmente, em relação às pessoas que mais precisam”. ✓



PROJETO ARRANJOS *produtivos*

É a Assembleia mais perto,
levando capacitação ao
agricultor familiar capixaba.

SOMAR
CONHECIMENTO

SEMEAR
DESENVOLVIMENTO

COM
SUSTENTABILIDADE

Há 2 anos, o Projeto Arranjos Produtivos cultiva resultados no Espírito Santo. Realizado pela Assembleia Legislativa, em parceria com o Governo do Estado, o projeto já distribuiu quase **2 milhões de mudas** e beneficiou mais de **25 mil pessoas** do campo.

A iniciativa leva conhecimento técnico e já auxiliou na consultoria e regularização de **mais de 60 agroindústrias**, promovendo a diversificação, a sustentabilidade e o fortalecimento da agricultura familiar capixaba.



AGRICULTOR FAMILIAR, VOCÊ TAMBÉM PODE PARTICIPAR!

Basta entrar em contato
com a Casa dos Municípios:
(27) 3182.2216 ou
dcm@al.es.gov.br



ALES
Assembleia Legislativa
do Espírito Santo



Sistema Aquaviário conecta as cidades de Vitória, Vila Velha e Cariacica

Transporte integrado para facilitar o ir e vir entre cidades

Com corredores exclusivos para ônibus, Aquaviário e ampliação das ciclovias, Grande Vitória avança em modelo de mobilidade mais eficiente e sustentável

A Região Metropolitana da Grande Vitória vive um momento de reestruturação da mobilidade urbana. Com novos corredores exclusivos de ônibus, operação do sistema Aquaviário e ampliação de ciclovias, o governo do Espírito Santo e os municípios capixabas buscam integrar diferentes modais e tornar o transporte coletivo mais eficiente, seguro e sustentável.

Há seis anos, o sistema Transcol passou por uma modernização que o transformou em referência nacional. “Implantamos o Bilhete Único Metropolitano (Cartão GV), que permite ao usuário pagar uma única tarifa e se deslocar entre todas as cidades da Região Metropolitana”, aponta o secretário de Estado de Mobilidade e Infraestrutura, Fábio Damasceno.

Segundo ele, o sistema, que em 2018 contava com cerca de 1.350 ônibus, atualmente tem aproximadamente 1.650 veículos operantes, resultado de uma renovação de frota, com ônibus equipados com ar-condicionado, Wi-Fi, acessibilidade e motores menos poluentes. Além disso, o aplicativo Ônibus GV permite que o passageiro consulte horários, estimativas de chegada e o nível de ocupação de cada linha.

“Hoje, o cidadão da Região Metropolitana da Grande Vitória dispõe de um sistema muito bem organizado e em constante evolução. É claro que sempre há o que melhorar, mas quem circula por outros Estados e utiliza o transporte público percebe claramente a diferença de qualidade e gestão do nosso sistema”, compara Damasceno.

Outra solução viária que promete facilitar o ir e vir entre cidades é o Expresso GV, corredor exclusivo de ônibus (BRT) que vai ligar Cariacica a Vila Velha pela Avenida Carlos Lindenberg.

“Quando o transporte coletivo é priorizado, o tempo de viagem reduz, a oferta de lugares melhora e a qualidade do serviço aumenta. Temos exemplos práticos na Grande Vitória, como a Linha Verde, na Terceira Ponte. Priorizar o transporte coletivo é investir em qualidade de vida: é permitir que o cidadão reduza tempo de deslocamento para que possa dedicar mais horas à família, ao lazer”, reforça.

O Estado deve alcançar ainda oito barcos em operação no aquaviário e ganhar novas estações.

Os municípios também estão fazendo investimentos para abrir espaço para as bicicletas. A Grande Vitória tem mais de 200 km de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, segundo Instituto Jones do Santos Neves (IJSN). E a previsão é que esse traçado fique ainda maior.

Mobilidade metropolitana: mais conectada e sustentável

- 1.650 ônibus estão em operação no sistema Transcol.
- Cartão GV permite integração tarifária entre todos os modais.
- App Ônibus GV informa horário e ocupação em tempo real.
- Grande Vitória tem mais de 200 km de ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, segundo Instituto Jones do Santos Neves (IJSN).
- Cerca de 9 mil bicicletas elétricas estão em circulação, conforme dados da Fecomércio/Aliança Bike.
- Setor de bicicletas no Espírito Santo movimentou, aproximadamente, R\$ 500 milhões por ano.
- Corredor Metropolitano Expresso GV vai conectar faixas exclusivas para ônibus de Vila Velha a Cariacica.
- Sistema Aquaviário liga Vitória, Vila Velha e Cariacica.

CARIACICA

Em Cariacica, a Estação Prefeito Aloizio Santos, em Porto de Santana, conecta o transporte terrestre ao sistema Aquaviário, tornando-se um ponto estratégico da rede integrada. “Na estação, passageiros que chegam a pé, de bicicleta, de ônibus do Transcol ou de outros pontos da cidade podem embarcar e seguir viagem rumo a Vitória ou Vila Velha”, aponta a Secretaria Municipal de Mobilidade.

Atualmente, a viagem direta entre Cariacica e Vila Velha ocorre apenas aos finais de semana, mas a operação já representa uma alternativa relevante de deslocamento marítimo. Os maiores desafios, porém, estão em terra firme.

“Cariacica, por sua posição estratégica, centraliza importantes fluxos viários, tornando a gestão de seus gargalos essencial para a fluidez da Região Metropolitana. Os desafios concentram-se primariamente na Avenida Mário Gurgel (antiga BR 262) e são objeto de intervenções precisas e faseadas”, informa a pasta.

VITÓRIA

Na capital, os investimentos estão direcionados a projetos de mobilidade sustentável, com faixas exclusivas para ônibus, ampliação de ciclovias e modernização das vias. “Nosso objetivo é garantir fluidez, segurança e conforto no deslocamento diário dos cidadãos, com investimentos que valorizam o transporte coletivo e os meios não motorizados”, afirma o prefeito

8
BARCOS
DEVEM ESTAR
EM OPERAÇÃO
NO AQUAVIÁRIO
ATÉ O ANO
DE 2026





Projeção de como ficará corredor metropolitano Expresso GV

200 km
É A EXTENSÃO
TOTAL DE
CICLOVIAS NAS
CIDADES DA
GRANDE VITÓRIA

Lorenzo Pazolini. A cidade testa ainda um ônibus elétrico, dentro do programa de descarbonização da frota. Os corredores da Reta da Penha, Avenida Vitória e Beira-Mar recebem prioridade para o transporte público e integração direta com os terminais do Transcol, o que facilita conexões metropolitanas.

VILA VELHA

Em Vila Velha, a implantação do Expresso GV promete facilitar a rotina de quem atravessa a avenida Lindenberg diariamente. O corredor metropolitano vai conectar os terminais de Vila Velha e Cariacica, reduzindo o tempo de deslocamento e integrando o sistema à Estação do Aquaviário da Prainha.

A prefeitura também investe na criação de novas ciclovias e ciclorrotas, especialmente nos bairros da orla, para incentivar meios de transporte não motorizados. O projeto inclui conexões com áreas comerciais e de grande fluxo,

promovendo integração com os ônibus metropolitanos e municipais.

“Essas iniciativas refletem o compromisso com uma mobilidade sustentável, inclusiva e moderna, em que o uso da bicicleta é tratado de forma planejada e integrada”, destaca o prefeito Arnaldinho Borgo.

SERRA

A Serra está apostando na expansão da malha cicloviária e em novos corredores de transporte público. A Secretaria de Mobilidade destaca que as ações locais estão “voltadas à integração entre transporte público, ciclovias e a futura operação do BRT, que beneficiará diretamente a população da Serra”.

Com uma população crescente e grandes polos industriais, a cidade tem trabalhado em conjunto com o Estado para garantir mais eficiência nos trajetos que ligam bairros residenciais a centros de emprego e estudo.

CRECI/ES: instituição alinhada ao desenvolvimento capixaba



Em 2025, o CRECI/ES inicia um novo ciclo marcado por **modernização e fortalecimento institucional**. Após superar o período de intervenção federal, a gestão atual implementou uma reorganização ampla, abrangendo processos administrativos, logística operacional, fiscalização e capacitação profissional.

A incorporação de **ferramentas tecnológicas** e a atualização dos **fluxos de trabalho** ampliaram a eficiência e a atuação em todo o território capixaba. Entre as principais ações, destacam-se a instalação das **novas Delegacias Regionais** em Linhares, Colatina, Cachoeiro do Itapemirim, Domingos Martins e Guarapari, garantindo **presença permanente e fiscalização** mais próxima das **realidades locais**.

Esse movimento reforça o compromisso do Conselho com um **mercado imobiliário seguro**, atualizado e preparado para acompanhar o **dinamismo da economia capixaba**.

Estratégia para fortalecimento do mercado imobiliário

-  Modernização tecnológica e administrativa do CRECI/ES.
-  Instalação de novas Delegacias Regionais com fiscalização local.
-  Ampliação do quadro de fiscalização em todas as regiões.
-  Capacitação contínua dos corretores de imóveis.
-  Mercado imobiliário mais seguro, preparado e alinhado ao desenvolvimento capixaba.



Bicicletas ganham espaço e mudam o perfil da mobilidade

R\$500 milhões
É O VALOR MOVIMENTADO PELO MERCADO DE BIKES APENAS EM 2023

Mais econômicas e sustentáveis que os automóveis, as bicicletas têm se firmado como alternativa de transporte diário. Segundo levantamento da Federação do Comércio do Espírito Santo (Fecomércio-ES), o mercado de bikes (manuais e elétricas) movimentou mais de R\$ 500 milhões em 2023. Já em relação ao modelos elétricos, há mais de 9 mil em circulação na Grande Vitória, conforme dados da Aliança Bike.

“O mercado de bicicletas elétricas tem registrado crescimento significativo nos últimos anos, impulsionado pela busca por mobilidade sustentável e pelo aumento do custo dos combustíveis”, indica o relatório da Fecomércio.

O relatório especifica as bicicletas elétricas (e-bikes) como veículos de duas rodas com pedais e motor elétrico auxiliar, cuja propulsão depende do pedal (sistema pedal assistido). Elas dispensam registro e habilitação, desde que respeitem o limite de 350W (watts) de potência e 25 km/h de velocidade. Modelos mais potentes passam a ser considerados ciclomotores, exigindo emplacamento e carteira de habilitação ACC ou CNH categoria A.

DADOS E TECNOLOGIA

O Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN) destaca a ampliação das ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas na Grande Vitória, que somam mais de 200 quilômetros de extensão, conectando áreas residenciais, comerciais e de lazer. Porém, o principal meio de transporte para o trabalho no Espírito Santo continua sendo o ônibus, seguido pelo automóvel e pelo deslocamento a pé.

Por isso, as políticas públicas de mobilidade têm se apoiado, cada vez mais, na tecnologia. Além do aplicativo Ônibus GV, que revela a movimentação das linhas em tempo real, a bilhetagem eletrônica do Cartão GV permite integração tarifária entre diferentes modais, facilitando o uso combinado de ônibus, bicicletas e o sistema Aquaviário.

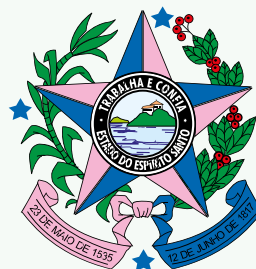
“Temos trabalhado junto às prefeituras para mostrar que priorizar o ônibus é a solução para melhorar a mobilidade urbana e a qualidade de vida da população que depende do transporte público todos os dias”, afirma Damasceno. ✓



Bikes são alternativa de transporte mais econômica e sustentável



**Agência de Desenvolvimento
das Micro e Pequenas Empresas
e do Empreendedorismo**



**GOVERNO DO ESTADO
DO ESPÍRITO SANTO**
Secretaria de Desenvolvimento

**CUIDAR DO
EMPREENDEDOR
CAPIXABA
É O NOSSO
NEGÓCIO.**



aderesgov



Estudo aponta viabilidade de 8 quilômetros de VLT em Vila Velha, num sistema semelhante ao do Rio

Futuro na Grande Vitória embarca em direção ao transporte de alta capacidade

BNDES e Ministério das Cidades estudam potencial, custo e viabilidade de VLT e BRT movidos a energia elétrica na Região Metropolitana

A Grande Vitória tem potencial para implantar quase 140 quilômetros de rede de transporte público de média e alta capacidade até 2054, segundo o Boletim Informativo do Estudo Nacional de Mobilidade Urbana (ENMU), elaborado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e o Ministério das Cidades.



TOMAZ SILVA/AGÊNCIA BRASIL

O projeto prevê a criação de corredores de transporte mais eficientes — entre *Bus Rapid Transit* (BRTs), Veículos Leves Sobre Trilhos (VLTs) e monotrilhos — capazes de atender diariamente cerca de 927 mil pessoas. Atualmente, a Região Metropolitana capixaba não conta com transporte público sobre trilhos ou de alta capacidade.

Em outubro de 2025, o BNDES divulgou o quinto boletim informativo sobre os planos para a mobilidade. Entre as propostas avaliadas, uma faixa de oito quilômetros de VLT para Vila Velha foi considerada prioritária para o desenvolvimento urbano do Estado, além de seis trechos de BRT elétrico, totalizando 84 quilômetros em Vitória, na Serra, em Cariacica e na cidade canela-verde.

O estudo faz parte de uma estratégia nacional para orientar investimentos em mobilidade urbana. Somados, 21 territórios no país têm potencial para expandir em cerca de 2.500 km os serviços de mobilidade coletiva no período avaliado. As

chamadas Redes Futuras incluem novos trechos de metrô, trens urbanos, VLTs, monotrilhos, BRTs e corredores exclusivos de ônibus.

Para a Região Metropolitana capixaba, o BNDES recebeu quatro propostas de modais, que juntas preveem passar de zero para 37% o índice de moradores que vivem a até 1 km de uma estação de transporte público de alta capacidade (PNT — *People Near Transit*). As iniciativas contemplavam ampliação do sistema aquaviário, implementação do BRT, de 34,8 quilômetros de VLT de Vila Velha a Vitória e do monotrilho (*sky shuttle*) de 18,3 quilômetros do Centro da Capital à Serra. Outro indicador, o RTR (*Rapid Transit to Resident*), que mede a extensão de linhas em relação à população urbana, saltaria de 0 para 33, número superior ao registrado em cidades como Tóquio (31,3) e Santiago (23).

“Quando o transporte coletivo é priorizado, o tempo de viagem reduz, a oferta de lugares melhora e a qualidade





Monotrilho entre Serra e Vitória está em estudo no BNDES

do serviço aumenta. Temos exemplos práticos disso aqui mesmo na Grande Vitória, como a Linha Verde, na Terceira Ponte. Priorizar o transporte coletivo é investir em qualidade de vida: é fazer o cidadão ganhar tempo de deslocamento para que possa dedicar mais tempo à família, ao lazer e àquilo que realmente importa”, afirma o secretário estadual de Mobilidade e Infraestrutura, Fábio Damasceno.

CIDADES-EXEMPLO

Cidades do Paraná, Rio de Janeiro, São Paulo e Bahia se tornaram referências nacionais em diferentes modais. Curitiba, por exemplo, pioneira no BRT, mostra que o modelo pode alcançar alto desempenho se houver planejamento urbano integrado. No entanto, sem manutenção e renovação de frota, o sistema perde eficiência — como ocorreu em partes do Rio de Janeiro, que precisou reformar corredores e substituir veículos poucos anos após a inauguração.

O VLT de Santos, com 11 km, é considerado um caso de sucesso. O modal transporta cerca de 40 mil passageiros por dia, com regularidade e baixo nível de poluição. Por outro lado, o monotrilho de São Paulo, que deveria transportar 500 mil passageiros diários, ainda opera abaixo da metade dessa capacidade, com custo elevado e problemas de manutenção.

Esses exemplos mostram que o sucesso de qualquer modal depende menos da tecnologia e mais da gestão integrada, do planejamento urbano e do financiamento sustentável para operação e manutenção.

Um estudo do Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN), com base nos dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), detalha que o ônibus ainda é o principal meio de transporte para o trabalho no Espírito Santo, seguido pelo automóvel e pelas viagens a pé.

O levantamento destaca que a Região Metropolitana já tem mais de 200 quilômetros de ciclovias e ciclofaixas, o que favorece a integração com os sistemas de média capacidade e reforça a política de mobilidade sustentável.

O crescimento do mercado de bicicletas elétricas e compartilhadas, apontado em estudos da Fecomércio-ES, também amplia a conectividade entre os modais, reduzindo a dependência do transporte motorizado.

Para Damasceno, a transição para um sistema de média e alta capacidade precisa considerar o contexto urbano e econômico local. Segundo ele, desde o início, a pasta tem acompanhado e contribuído para o estudo do BNDES, compartilhando dados, análises e experiência técnica. “Até o momento, os estudos apontam que o BRT (Expresso GV) é o



FREEPIK

modal mais viável para a Região Metropolitana da Grande Vitória, considerando fatores como relevo, demanda, custo-benefício e tempo de implantação”, afirma. O banco de projetos do quinto boletim do ENMU traz estimativas detalhadas de investimento, receitas e retorno econômico dos modais propostos. A expectativa é que os dados sirvam de base para o planejamento de médio e longo prazo da Grande Vitória.

Enquanto isso, o debate técnico e político segue em curso. A escolha entre BRT, VLT, monotrilho ou ônibus elétrico não é apenas uma questão de engenharia, mas também de modelo de cidade — de como os capixabas querem se deslocar, respirar e viver nas próximas décadas.

Entre as opções em estudo para a Região Metropolitana da Grande Vitória, o BRT e o VLT eletrificados aparecem como as alternativas mais viáveis em termos de custo-benefício, com investimentos estimados de R\$ 5,2 bilhões, mas garantindo uma economia de R\$ 6,2 bilhões com redução do tempo de deslocamento por ano, conforme projeções para 2054. Outra métrica é a retração das emissões, evitando 92,3 mil toneladas de CO₂ por ano.

Um sistema BRT é composto por corredores exclusivos de ônibus articulados, estações de embarque rápido e operação integrada ao transporte metropolitano. Seu custo de implantação

gira em torno de R\$ 30 milhões a R\$ 60 milhões por quilômetro, dependendo da infraestrutura. O tempo de implantação é curto — de dois a três anos — e o custo de manutenção é relativamente baixo, já que a estrutura utiliza pneus e motores convencionais, com possibilidade de eletrificação.

Já o VLT exige implantação de trilhos, energia elétrica e sinalização especial, o que eleva o investimento inicial para algo entre R\$ 80 milhões e R\$ 150 milhões por quilômetro. A vantagem está no maior conforto, regularidade de horários e capacidade de transporte, que pode chegar a 30 mil passageiros por hora/sentido, contra 20 mil de um BRT.

O monotrilho, embora mais moderno e silencioso, é o modal de maior custo de implantação: em média R\$ 250 milhões por quilômetro. Além disso, exige estruturas elevadas e manutenção especializada. Por isso, costuma ser viável apenas em cidades de alta densidade populacional.

“Estamos fortalecendo o planejamento urbano com base em dados concretos, que nos permitem identificar prioridades e orientar ações de médio e longo prazo. Nosso foco, com a mobilidade urbana, é tornar o transporte coletivo mais eficiente, dinâmico e sustentável, assegurando qualidade de vida à população. Reduzir o tempo de deslocamento, com conforto e segurança, transforma a forma como as pessoas vivem, acessam oportunidades e se relacionam com as cidades”, afirmou o ministro das Cidades, Jader Filho, ao comentar em junho o avanço dos estudos sobre mobilidade.

Na ocasião, o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, destacou que a escolha por modais de transporte de alta capacidade vai além da questão técnica: trata-se de uma decisão de desenvolvimento social e econômico.

“O investimento em corredores de transporte mais eficientes é uma política pública necessária para ampliar o acesso a oportunidades e melhorar a qualidade de vida das pessoas, especialmente das populações mais carentes. Além disso, contribui para o aumento da produtividade e a dinamização da economia nas grandes cidades”, completou Aloizio Mercadante. ✓

140km

É O POTENCIAL QUE O ES TEM PARA IMPLANTAR REDE DE TRANSPORTES DE ALTA CAPACIDADE NA GRANDE VITÓRIA

8km

É A EXTENSÃO DO TRILHO QUE PODE SER INSTALADO EM VILA VELHA NO INÍCIO DE IMPLANTAÇÃO DE UM VLT





DIVULGAÇÃO



E.CO Empreendimentos foca projetos que ofereçam eficiência, sustentabilidade e conexão

E.CO avança e transforma territórios em oportunidades

Empresa que, recentemente, adquiriu a Universal Imobiliária, fortalece presença no ES

Consolidada como uma das plataformas mais completas de desenvolvimento urbano do Estado, a E.CO Empreendimentos tem atuado com a missão de transformar territórios em oportunidades. O objetivo é colaborar com o crescimento econômico e social das cidades, criando projetos que ofereçam eficiência, sustentabilidade e conexão.

O ecossistema da empresa integra urbanismo, construção civil, infraestrutura, logística, mobilidade, tecnologia e private equity, guiado por governança, visão de longo prazo e rigor técnico. Recentemente, a E.CO

entrou em seu ciclo mais estratégico de expansão, e um dos pilares foi a aquisição da Universal Imobiliária e Urbanismo, uma empresa com 50 anos de história. Sua incorporação ampliou de forma decisiva a atuação da E.CO em loteamentos, comercialização imobiliária, captação e estruturação de novas áreas.

Com um pipeline e landbank superior a R\$ 10 bilhões em Valor Geral de Vendas (VGV) entre 2024 e 2026, a E.CO fortalece sua presença no Espírito Santo, em São Paulo e em regiões como o Nordeste e o Sul do país. O grupo também avança com aquisições estratégicas

em pedreiras, shopping centers, ativos comerciais e tecnologia, garantindo autonomia produtiva, integração urbana e inovação contínua.

Preparada para os próximos ciclos de crescimento, a E.CO, segundo o presidente Eduardo Codeço, reafirma o compromisso com o desenvolvimento capixaba e projeta uma atuação nacional cada vez mais estruturada. "Ao longo de duas décadas o grupo vem construindo uma trajetória sólida, entregando obras de impacto, ampliando fronteiras urbanas e desenvolvendo projetos de alta relevância econômica e social. O trabalho que estamos desenvolvendo é fruto da união entre tradição, estratégia e modernidade", destaca.

As áreas de atuação da E.CO Empreendimentos:

Urbanismo e loteamentos

Construção civil e infraestrutura

Desenvolvimento imobiliário

Code - produtos de alto padrão

Logística, tecnologia e mobilidade

Private equity e corporate venture

50
anos



UNIVERSAL

IMOBILIÁRIA E URBANISMO

Transformando espaços,
criando futuros.

Lote é **UNIVERSAL!**



(27) 2888-0001



universalurbanismo.com



[@universalurbanismo](https://www.instagram.com/universalurbanismo)



Veículos elétricos e híbridos têm aberto oportunidades de novos negócios em território capixaba

Corrida por mais sustentabilidade no trânsito das cidades

Espírito Santo aposta nos incentivos fiscais para consolidar-se como mais competitivo na atração de empresas e de investimentos que usam energia limpa

O Espírito Santo vem traçando sua rota para a mobilidade verde, ao adotar estratégias que combinam descarbonização da frota pública, crédito direcionado e diferencial fiscal no Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA).

Diante do contexto nacional, onde se vê a chegada de veículos eletrificados (elétricos e híbridos), inclusive por portos capixabas, e a instalação de fábricas para a produção localizada (tanto de automóveis quanto de veículos pesados, como ônibus e caminhões), o Estado tem se posicionado de forma pragmática.

O diretor-presidente do Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN), Pablo Lira destaca o protagonismo do Estado na busca pela sustentabilidade.

“O governo, em parceria com o setor produtivo, tem empenhado esforços para atrair montadoras de veículos híbridos e elétricos. Já há grupos de olho no Espírito Santo pela *expertise* capixaba de importação e pela estrutura logística para entrada e saída desses veículos”, avalia.

Ele ainda lista a estabilidade política do Estado e aspectos econômicos, como o crescimento acima da média nacional, o que pode aumentar a atratividade para futuros investidores. Lira destaca o investimento de R\$ 4 bilhões da Arcelor-Mittal Tubarão para o desenvolvimento do laminador de tiras a frio, que fabricará produtos a partir das bobinas a quente, para abastecer o mercado automotivo, de eletrodomésticos e construção civil.

MARCOPOLO/DIVULGAÇÃO



Planta industrial da Marcopolo, em São Mateus, foi preparada para produzir veículos 100% elétricos



A transição para a eletromobilidade é vista como uma oportunidade estratégica alinhada às tendências globais de sustentabilidade e inovação, crucial para manter a competitividade.”

Geferson Santos
Superintendente do Sesi e diretor do Senai

No Estado, a Marcopolo investiu R\$ 50 milhões na linha Attivi, com foco na produção de ônibus 100% elétricos, inclusive os chassis. A planta de São Mateus agora está apta a fabricar veículos movidos a diesel, gás e também eletricidade.

A empresa também estuda modelos que usam outras fontes de energia. Durante a COP 30, em novembro de 2025, no Pará, a companhia apresentou o protótipo de ônibus urbano que usa etanol e energia elétrica, que segue o mesmo princípio do micro-ônibus divulgado em 2024. Há também estudos para o desenvolvimento de modelos com propulsão a hidrogênio, metanol e outros biocombustíveis, além do álcool.

A VixPar, braço de logística e transporte do Grupo Águia Branca, vai destinar R\$ 10 milhões para projetos com tecnologia e inovação. Entre os investimentos está o desenvolvimento de veículos elétricos. A companhia lançou, em 2020, o primeiro ônibus 100% elétrico do país para transporte de passageiros em longas distâncias. Atualmente estão em teste outros veículos elétricos, como pá-carregadeira e caminhão.

Para o superintendente do Sesi-ES e diretor regional do Senai-ES ES, Geferson Santos, o grande diferencial é a capacidade diferenciada de articulação entre governo e setor produtivo, além de

uma infraestrutura tecnológica robusta de instituições de ensino e o ambiente de inovação criado pela *Mobility Confap Italy* (MCI, programa de cooperação internacional entre o Brasil e a Itália).

“A transição para a eletromobilidade é vista como uma oportunidade estratégica alinhada às tendências globais de sustentabilidade e inovação, crucial para manter a competitividade da indústria capixaba”, afirma.

Em 2024, a unidade do Senai de Vitória inaugurou o 1º Centro de Excelência em Mobilidade do Espírito Santo e o primeiro Centro de Energias Renováveis do Estado, na unidade do Civit, na Serra. Ainda na cadeia automotiva, Santos lembra que tanto a unidade de ensino quanto a Federação das Indústrias do Espírito Santo (Findes) participam de comitês técnicos setoriais envolvendo sindicatos, fabricantes de veículos (Fiat, Yamaha, GWM) e de motores, como a WEG.

“Além disso, por meio do Instituto Senai de Tecnologia em Eficiência Operacional, as indústrias automotivas podem ter acesso ao programa Mover (Mobilidade Verde e Inovação) do governo federal, que promove ações para aumentar a produtividade e a inovação na cadeia do setor. O instituto também oferece consultorias em eficiência energética e de diagnóstico de carbono”, enumera.





Incentivos fiscais e financeiros são oferecidos para negócios sustentáveis

Competitividade com ICMS e IPVA reduzidos

Em meio à reforma tributária, a economia capixaba tem buscado manter a sua competitividade. Uma destaque da Secretaria de Estado da Fazenda (Sefaz) é a alíquota reduzida de 2% para automóveis de passeio do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores (IPVA). Mas a grande aposta fiscal do momento concentra-se na regulamentação do ICMS e no fomento à descarbonização.

Segundo nota da Sefaz, o governo do Estado enviou o Projeto de Lei 559/2025 à Assembleia Legislativa (Ales), que visa a garantir a utilização de créditos do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), mediante a contrapartida de investimentos no Estado. A expectativa é atrair operações das montadoras de veículos elétricos.

Em paralelo, o governo instituiu o Selo Descarboniza-ES para certificar empresas e instituições que implementam medidas para reduzir suas emissões de gases de efeito estufa; e o Fundo de Descarbonização, este último com aporte inicial de R\$ 500 milhões para financiar projetos que reduzam a emissão de gases poluentes.

A política tributária do Espírito Santo abraça também a questão dos combustíveis de transição. Em janeiro de 2025, entrou em vigor a redução da alíquota de ICMS sobre o gás natural veicular (GNV) de 17% para 12%. Mais expressivamente, o percentual do tributo para operações

envolvendo biogás e biometano recuou para uma cobrança efetiva de 1,8%.

A desoneração dos combustíveis renováveis coloca o Estado como polo estratégico na nova matriz energética, abrindo oportunidade para a atração da indústria de componentes e conversão em parceria com a ES Gás e a Petrobras.

Por sua vez, a Petrobras prevê o investimento para o Espírito Santo de R\$ 35 bilhões até 2029. Essa cifra abrange segmentos-chaves da petroleira, exploração e produção (E&P), gás e energia (G&E) e refino, transporte e comercialização (RTC) — com impactos diretos na geração de empregos, arrecadação de *royalties*, participações governamentais e tributos no Estado.

“A Petrobras atua alinhada com o governo do Estado e as indústrias locais. Importante destacar o programa ES Carbono Neutro, coordenado pela Findes (Federação das Indústrias do Espírito Santo) com a cooperação da Petrobras e governo estadual, cujo objetivo é viabilizar o desenvolvimento de projetos de captura e armazenamento de carbono (CCS) no Estado. Trata-se de uma iniciativa inovadora, com potencial de reduzir consideravelmente as emissões de gás carbônico na atmosfera e que pode tornar o Espírito Santo pioneiro na implementação dessa tecnologia na descarbonização de seu parque industrial”, explica a Petrobras. ✓

**R\$35
bilhões**

**EM INVESTIMENTOS
ESTÃO PREVISTOS
PELA PETROBRAS
NO ESPÍRITO SANTO
ATÉ 2029. PARTE
DOS APORTES VAI
PARA PROGRAMAS
DE CARBONO
NEUTRO**

MOBILIDADE MAIS LIMPA.

É sobre . *pensar no futuro e* agir agora.

Pensar no futuro da mobilidade é criar soluções para que as cidades do amanhã sejam mais conectadas, seguras e sustentáveis . E é isso que a Marcopolo faz. Com uma longa bagagem na fabricação de carrocerias para ônibus, a empresa embarca também na elaboração de soluções com baixa emissão de CO2 e alta capacidade de performance .



Volare Fly 10 GV

Solução urbana
híbrida elétrica/etanol

Attivi Integral, ônibus elétrico
100% Marcopolo

Conheça mais
sobre essas
soluções
no site!



Imagem meramente ilustrativa.
Consulte o representante da sua
região para saber mais sobre os
modelos e suas configurações.
Desacelere. Seu bem maior é a vida.



Marcopolo

marcopolo.com.br

[@marcopolo-sa](https://www.linkedin.com/company/marcopolo-sa)

[@marcopolo.s.a](https://www.instagram.com/marcopolo.s.a)



Espírito Santo virou porta de entrada de carros elétricos

Crescimento acelerado da frota de veículos elétricos e híbridos

Em um ano, número de automóveis abastecidos 100% por energia elétrica aumentou 27% em cidades capixabas, mas especialistas apontam a necessidade de expansão da rede de recarga para consolidar transição

A frota de veículos eletrificados (100% elétricos ou híbridos) no Espírito Santo tem mantido uma trajetória de crescimento. Segundo dados do Sindicato dos Concessionários e Distribuidores de Veículos do Espírito Santo (Sincodives), de janeiro a setembro, o número de autos e comerciais leves nesses formatos saltou de 3.532 para 4.494 unidades

em comparação com 2024, um incremento de 27,24%, apontam dados do Ministério dos Transportes.

Os veículos híbridos são, de longe, os preferidos do capixaba. Eles representam 3.132 das 4.494 unidades vendidas em 2025, um aumento de 35,88% no acumulado do ano. Apenas em agosto, as vendas de híbridos foram 80% superiores às do mesmo mês em 2024.

Já a comercialização dos veículos 100% elétricos (BEV) também cresceram, mas em ritmo menor: 11% no ano, passando de 1.227 para 1.362 unidades. A chinesa BYD consolidou-se como a líder absoluta no segmento, com 1.336 unidades vendidas de janeiro a setembro

CARLOS ALBERTO SILVA



deste ano, com modelos como o Song e o Dolphin Mini.

Em segundo lugar aparece também a montadora chinesa GWM, com 972 veículos comercializados no mesmo período, incluindo os SUVs Haval e a picape elétrica Poer. A sueca Volvo, com seus modelos EX30 e XC60, ocupa a terceira posição, com 801 emplacamentos, mostrando a penetração também no segmento *premium*.

“O Espírito Santo tem se destacado nesse crescimento da frota de eletrificados como um dos Estados com maior percentual de veículos híbridos e elétricos. Já estamos vivenciando essa renovação aqui dentro, temos importantes concessionárias que já comercializam esses veículos”, avalia o diretor-presidente do Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN), Pablo Lira.

Ainda, segundo ele, o Estado se sobressai por sua vocação logística, com a chegada de grandes empresas do setor logístico, que fazem o transporte e a armazenagem desses veículos em grandes portos secos, localizados na Região Metropolitana. Boa

Financiamento para uso de energia limpa

- O Banestes tem algumas linhas de financiamento voltadas para aproveitamento de energia limpa e descarbonização e ainda oferece condições especiais para aquisição de carros elétricos ou híbridos novos e usados.
- O Crédito Verde se destina à aquisição de sistemas de energia solar e eólica, além de aquecedores solares. Há ainda o Microcrédito Energia Limpa Banestes PF, para empreendedores que desejam adquirir e instalar painéis solares e outras fontes de energia renovável.
- Em novembro, o banco lançou uma nova linha de financiamento para a aquisição de bicicletas e ciclomotores elétricos. É destinado aos correntistas e pode cobrir até 100% do valor do veículo, com limite máximo de R\$ 50 mil e com taxas a partir de 1,49%.

parte desses veículos é proveniente da China e, posteriormente, distribuída para o restante do país.

“Somos uma plataforma logística importante no Brasil. No último ano, do total de veículos híbridos e elétricos importados pelo país, mais de 85% entraram no Brasil pelos portos do Estado. Essa tendência tem se mantido em 2025. Temos um protagonismo nessa entrada dos veículos híbridos e elétricos aqui no país”, complementa.

INFRAESTRUTURA

A expansão da frota, no entanto, esbarra diretamente na disponibilidade de pontos de recarga. Segundo o levantamento “Mobilidade elétrica no Espírito Santo: um projeto de vanguarda”, as principais barreiras da adoção de veículos



A queda de custos dos equipamentos e a crescente demanda dos usuários por recargas de longa distância levaram os operadores a priorizar investimentos em DC (recarga rápida)."

Davi Bertonecello
Diretor da ABVE





CARLOS ALBERTO SILVA



O Espírito Santo tem se destacado nesse crescimento da frota de eletrificados, como um dos Estados com maior percentual de veículos híbridos e elétricos.”

Pablo Lira
Diretor-presidente
do IJSN



Desembarque de carros elétricos em porto de Aracruz

elétricos são os custos de aquisição, a inexistência de infraestrutura de recarga, e as incertezas sobre a tecnologia ou percepções que reduzem a confiabilidade e aceitação desses veículos.

O estudo, organizado por Reginaldo Barbosa Nunes e Márcio Almeida Có, com publicação do Instituto Federal do Espírito Santo (Ifes), mostra ainda que, para haver confiança dos usuários de veículos, é fundamental uma infraestrutura robusta de recarga. “Estudos realizados em 30 países mostram que uma infraestrutura de recarga *per capita* adequada pode influenciar de forma mais significativa do que incentivos fiscais para o crescimento de veículos eletrificados”, afirma o estudo.

Por outro lado, um levantamento realizado pela Tupi Mobilidade em parceria com a Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE) mostra que, na comparação entre fevereiro e agosto deste ano, houve um crescimento de 10% na disponibilidade de infraestrutura. “Esse avanço confirma uma tendência esperada: a queda de custos dos equipamentos e a crescente demanda dos usuários por recargas de longa distância levaram os operadores a priorizar investimentos em DC (recarga rápida)”, analisa Davi Bertoncello, diretor de Comunicação da ABVE e fundador da Tupi Mobilidade.

Ao todo, o Brasil tem 16.880 desses postos de recarga, enquanto o Espírito Santo apresenta 368, entre eletropostos

de recarga lenta (AC) e rápida (DC). A maioria concentra-se na Grande Vitória: 94 na Capital, 46 em Vila Velha, 35 na Serra. Domingos Martins se destaca em quarto lugar, com 29 espaços de carregamento.

Por sua vez, a EDP tem uma rede de 12 eletropostos públicos, totalizando 23 pontos de recarga, sendo quatro pontos de recarga rápida e 19 de semirrápida. Em nota, a empresa informou que, para utilizar essa rede, é preciso baixar um aplicativo em que é possível consultar os preços, a disponibilidade e localização dos carregadores.

Já o programa E-MobilidadeES, do governo do Estado, propõe um plano-piloto de infraestrutura de recarga baseado na integração de usinas fotovoltaicas, criando os primeiros eletropostos nas unidades administrativas do Instituto de Defesa Agropecuária e Florestal do Espírito Santo (Idaf) supridos com 100% de energia limpa e renovável. Segundo o subsecretário de Administração Geral da Seger, Charles Dias de Almeida, a iniciativa inclui a construção dos postos e a avaliação técnica, econômica e ambiental de modelos de recarga, além de testes com sistemas de armazenamento de energia (baterias estacionárias).

“Ainda não há metas quantitativas publicadas (número de carregadores por região/habitante), mas o plano prevê a expansão progressiva conforme o mapeamento e viabilidade técnica dos órgãos públicos.



Governo do Estado comprou 50 novos ônibus elétricos em 2024

Transcol lidera número de veículos pesados elétricos

Enquanto os carros de passeio e SUVs lideram a expansão de veículos eletrificados no Espírito Santo, setores estratégicos como ônibus, caminhões e motos elétricas ainda não deslançaram. O levantamento realizado pelo Sindicato dos Concessionários e Distribuidores de Veículos do Espírito Santo (Sincodives) mostra que o setor de motos elétricas (não confundir com bicicletas e autopropelidos elétricos) parece em refluxo, com uma queda de quase 30% no acumulado do ano.

Os pesados também estão estagnados: apenas um caminhão elétrico foi vendido em 2025 e nenhum ônibus elétrico foi comercializado, um contraponto à frota elétrica do Transcol, que tem crescido. No final de 2024, foi anunciada a aquisição de mais 50 ônibus elétricos.

Segundo o secretário de Estado de Mobilidade e Infraestrutura (Semo-bi), Fábio Ney Damasceno, a aquisição desses veículos eletrificados faz parte de um plano de descarbonização que compõe não só ônibus elétricos, mas também a gás. E ainda há a renovação da frota a diesel com a adoção dos ônibus Euro 6 que emite 80% menos

material particulado que os motores anteriores.

“Teremos parte da frota a diesel, parte biometano e parte elétrica. Essa flexibilidade é necessária do ponto de vista de implantação de infraestrutura de recarga tanto do elétrico quanto a do gás. É um processo que vai ser feito ao longo do tempo e a tendência é diminuir os ônibus a diesel e ter mais a biometano e elétrico. Estamos preparando o transporte público para que ele seja muito mais verde e limpo nos próximos 10 anos”, afirma.

Ainda dentro da questão dos ônibus elétricos, o secretário ressalta que é importante ter uma estrutura de recarga para esses veículos. “O ônibus elétrico exige uma potência muito maior, uma instalação elétrica muito robusta. Ainda não temos uma infraestrutura pronta instalada para isso, mas estamos preparando o Estado”, complementa. Por sua vez, há uma iniciativa no Instituto Senai de Tecnologia em Eficiência Operacional, localizado em Vitória – gerido pela Fides-Senai/ES –, que desenvolveu, junto à Marcopolo, o projeto “Plataforma de simulação de cenários de veículos elétricos e híbridos para aumento da adoção”. ✓





DIVULGAÇÃO

Banco de Desenvolvimento tem ajudado a acelerar a transição energética no Espírito Santo

Crédito verde impulsiona futuro sustentável do ES

Bandes se destaca com produtos e soluções que fomentam iniciativas inovadoras no Estado

Com o Estado se preparando para receber mais investimentos sustentáveis, o Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo (Bandes) tem despontado como um dos principais parceiros nesse processo. Isso porque o banco, ao proporcionar soluções de crédito, tem ajudado a acelerar a transição para uma economia verde em terras capixabas.

“O Estado reúne todas as condições para se tornar referência nacional em inovação e tecnologias limpas, mas transformar esse potencial em resultados concretos exige mais do que estudos técnicos: demanda financiamento estruturado, articulação institucional e visão de longo prazo. É nesse ponto que o Bandes atua”, ressalta o diretor-presidente do Bandes, Marcelo Barbosa Saintive.

Os produtos e soluções verdes do banco são desenvolvidos em diferentes linhas de atuação. A primeira delas consiste em incentivar, por meio de crédito produtivo, projetos focados em desenvolvimento ambiental, social e economicamente sustentável.

Assim, os projetos apoiados pelo produto consistem em iniciativas de geração de energia renovável, como a construção de usinas solares e soluções fotovoltaicas para empresas; eficiência energética, uso de materiais reaproveitados, adequação ambiental de processos produtivos e projetos de baixo carbono.

Além disso, o Bandes conta com linhas de crédito específicas para incentivar programas de descarbonização e energia limpa. A linha “Finame Baixo Carbono” é voltada à aquisição de máquinas, veículos e

equipamentos que reduzem as emissões de gases de efeito estufa (GEE) nos negócios, enquanto projetos de energia solar e outros sistemas de eficiência energética para empresas são contemplados por linhas como o Bandes Solar.

Para completar, o Fundo de Descarbonização do Espírito Santo, operado pelo banco com recursos do Fundo Soberano do Estado, vai apoiar projetos voltados ao clima e à transição energética, estimulando inovação, neutralidade de carbono nas cadeias produtivas e soluções tecnológicas limpas.

Além desses, outros pilares que orientam os investimentos do banco são a inovação, com apoio a empresas e soluções que impulsionam a competitividade do Estado; a modernização da indústria e o turismo sustentável, com incentivo a empreendimentos que valorizam o potencial econômico e cultural dos territórios. ✓



**Com inovação, o Espírito Santo
avança em tecnologia,
sustentabilidade e oportunidades.**

Inovar é reinventar o hoje e fazer um amanhã melhor para todos. Por isso, o Bandes oferece apoio e crédito para o desenvolvimento da indústria sustentável e de uma economia que produz mais e polui menos. Afinal, aqui a gente trabalha, confia e investe na transformação das cidades, dos negócios e da vida dos capixabas.

Bandes. Liderando a transformação sustentável do Espírito Santo.



 bandes_es

bandes.com.br

bandes



Até 2034, serão investidos R\$ 20 bilhões para a expansão da rede de gás natural

PIB verde redesenha a economia capixaba

Com linhas de financiamento verde e parcerias público-privadas, Estado transforma momento de crescimento econômico em motor para atingir meta de neutralizar as emissões de poluentes até 2050

No Espírito Santo, o debate sobre desenvolvimento econômico e preservação ambiental chegou à agenda de infraestrutura. Desse encontro, nasceu a oportunidade de transformar obras e redes de energia em motores de crescimento de baixo carbono.

Assim, iniciativas públicas e privadas, de linhas de financiamento para energia solar a programas estaduais para ampliar o uso do gás natural e do biometano, começam a mostrar como a realização de investimentos “verdes” podem ter impacto direto no PIB

estadual e na competitividade regional.

Segundo o Instituto Jones dos Santos Neves (IJSN), o PIB capixaba no segundo trimestre de 2025 foi estimado em R\$ 59,5 bilhões, totalizando, no acumulado de quatro trimestres, R\$ 215,1 bilhões com crescimento de 2,3% no período, num desempenho superior à média nacional.

“Até 2029, estão previstos quase R\$ 138 bilhões em investimentos públicos e privados, e a boa notícia é que a maior parte desses projetos é sustentável, o que beneficia todos os setores da economia”, afirma Pablo Lira, diretor-presidente do IJSN.

Lira destaca que já é possível identificar avanços a partir dos aportes, como o crescimento na recuperação do bioma Mata Atlântica, a redução na emissão de poluentes e a conquista

do quarto lugar no Ranking de Competitividade dos Estados do Centro de Liderança Pública (CLP), na categoria Sustentabilidade Ambiental.

“No momento, o Espírito Santo é um dos poucos Estados brasileiros que têm um comitê de monitoramento do Plano de Descarbonização, muito focado na troca da matriz energética. Agora, também está sendo elaborado um plano de adaptação climática, que visa a adaptar obras de infraestrutura e engenharia como um todo para eventos climáticos extremos”, pontua.

Vale ressaltar que o Plano de Descarbonização e Neutralização das Emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) do Espírito Santo é o que define quais serão as diretrizes globais, estratégias e caminhos tecnológicos a serem empregados para alcançar a neutralidade completa do carbono até 2050. Para sua garantia, uma série de investimentos e parcerias público-privadas tem sido firmada.

Um exemplo disso são as linhas do Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo (Bandes), o qual lançou opções de crédito voltadas à transição energética, como o Bandes Solar e a Finame Baixo Carbono, que financiam desde painéis fotovoltaicos até a compra de máquinas e equipamentos com maiores índices de eficiência energética para empresas.

Outro destaque é o Fundo de Descarbonização do Espírito Santo, que promove inovações que buscam neutralidade de carbono nas cadeias produtivas.

“O Fundo de Descarbonização utiliza recursos do petróleo e do gás para financiar uma economia de baixo carbono, gerando investimentos sustentáveis e de impacto real. Assim, o banco contribui para diversificar a economia capixaba, tornando-a mais competitiva e menos dependente de combustíveis fósseis”, explica Marcelo Saintive, diretor-presidente da instituição.

PESQUISA E INOVAÇÃO

Enquanto o Bandes impulsiona o crédito, a Fundação de Amparo à Pesquisa e Inovação do Espírito Santo (Fapes) atua

na base do incentivo ao conhecimento. A fundação tem ampliado o apoio a *startups*, universidades e empresas que desenvolvem soluções voltadas à economia sustentável, além de abrir editais direcionados à energia renovável, biotecnologia e gestão de resíduos.

“Nossas iniciativas unem geração de conhecimento, preservação ambiental e desenvolvimento econômico, com ações descentralizadas que alcançam diferentes regiões do Espírito Santo e contam também com parcerias internacionais”, afirmou o diretor-presidente da Fapes, Rodrigo Varejão.

Em 2025, a Fapes tem investimentos comprometidos que ultrapassam R\$ 60 milhões, com parte significativa voltada a projetos que abordam sustentabilidade e descarbonização.

Entre os destaques, estão o Edital 02/2025, dedicado à recuperação da Mata Atlântica, o primeiro do tipo lançado por uma fundação de amparo à pesquisa no Brasil, e os programas sobre economia verde e azul, que abrangem tanto o meio terrestre quanto o oceânico. Para essas iniciativas, contempladas pelo Edital 07/2025, está previsto o investimento de R\$ 4 milhões.

No campo da inovação, a fundação também lançou editais focados no desenvolvimento de negócios de impacto socioambiental, apoiando *startups* capixabas como a Endeleva, que atua com eficiência energética em edificações sustentáveis; e a Zero Esgoto, especializada em reaproveitamento de resíduos orgânicos.

“Nossa expectativa é que os novos projetos de maior impacto contribuam não apenas para aumentar o PIB, mas também para mudar o perfil da economia, tornando-a mais competitiva e com maior valor agregado”, pontua.

Esses investimentos em pesquisa e inovação acabam por fortalecer o ecossistema de tecnologia do Estado, aproximando ciência e mercado. A Federação das Indústrias do Espírito Santo (Findes) também participa dessa frente, apoiando projetos de sustentabilidade e inovação industrial em parceria com o governo e instituições de ensino.



O gás natural é o combustível que viabiliza o futuro desde já. Ele pavimenta a chegada de outros combustíveis limpos, como o biometano, que tem emissão bruta neutra, e o hidrogênio, que quando queimado gera apenas água.”

Fábio Bertollo
Diretor-presidente da ES Gás





Plataforma Maria Quitéria produz a própria energia, reduzindo poluentes

**R\$20
bilhões**
SERÃO
INVESTIDOS
ATÉ 2034 PARA
ACELERAR
INFRAESTRUTURA
SUSTENTÁVEL

De acordo com o gerente-executivo de Infraestrutura e Serviços da Findes, Ricardo Curty, a instituição conduz em 2025 um portfólio com mais de 57 projetos, incorporando práticas de reaproveitamento de recursos naturais e eficiência energética.

“Planejamos investir R\$ 500 milhões até 2030 em obras sustentáveis para ampliação e melhoria das unidades Sesi e Senai, sendo R\$ 115 milhões apenas em 2025, com os mais rigorosos critérios de sustentabilidade”, afirma.

O presidente da Findes, Paulo Baraona, destaca que a federação atua como facilitadora da transição sustentável da indústria capixaba, conectando educação, inovação e representação empresarial. “Contribuímos ativamente para o debate nacional e local sobre o tema, criando condições reais para que a indústria invista em práticas sustentáveis e em fontes de baixo carbono. Por meio do Senai, também formamos profissionais capacitados e aptos a lidarem com as tecnologias habilitadoras da indústria, com foco em eficiência energética”, detalha.

Entre as ações recentes, o Observatório da Indústria, que faz parte do ecossistema de inovação da Findes, desenvolveu o programa Indústria 2035, que traça rotas estratégicas para o futuro da

indústria capixaba em áreas como construção, energia, petróleo e biotecnologia.

Em parceria com o Bandes, a entidade também realizou a Pesquisa Descarbonização e Eficiência Energética 2025, que revelou que sete em cada dez empresas do Estado planejam investir em ações de descarbonização.

GÁS NATURAL

Entre as apostas do Espírito Santo para acelerar a infraestrutura sustentável, está o programa ES+Gás, coordenado pela ES Gás em parceria com o governo estadual. O projeto prevê R\$ 7 bilhões em investimentos até 2026 e R\$ 20 bilhões até 2034, com foco na expansão da rede de gás natural, no incentivo ao uso de biometano e na descarbonização da matriz energética.

“O gás natural é o combustível que viabiliza o futuro desde já. Ele pavimentará a chegada de outros combustíveis limpos, como o biometano, que tem emissão bruta neutra, e o hidrogênio, que quando queimado gera apenas água”, explica Fábio Bertollo, diretor-presidente da ES Gás.

Essa infraestrutura, segundo Bertollo, é um vetor real de descarbonização da economia capixaba. Um exemplo é o programa de incentivo

DIVULGAÇÃO/AGÊNCIA PETROBRAS



à descarbonização, desenvolvido em conjunto com o governo do Estado, que em agosto de 2025 evitou a emissão de mais de 20 mil toneladas de CO₂, o equivalente à retirada de todos os veículos de Vitória das ruas por 30 dias.

Bertollo acrescenta que a empresa já investiu R\$ 70 milhões em 156 projetos de eficiência energética e quase R\$ 100 milhões em biometano. No Espírito Santo, cerca de R\$ 250 milhões dos próximos investimentos serão destinados à operação mais segura e moderna da rede.

Um dos projetos mais transformadores é a injeção de biometano na rede de Cariacica, em parceria com a Marca Ambiental, o primeiro do tipo no Estado. Serão R\$ 75 milhões investidos e potencial para incluir 50 mil m³ por dia de gás renovável, a partir do fim de 2025.

Além dos benefícios ambientais, o gás natural também traz ganhos econômicos. Bertollo ressalta que o combustível é mais seguro, mais barato e mais previsível. “Ele é pós-pago, tem preço regulado por uma agência independente e é mais competitivo que outras fontes. É um insumo que dá conforto e segurança ao consumidor e previsibilidade de custo para empresas.”

Nos próximos cinco anos, a ES Gás pretende investir até R\$ 1 bilhão em três

frentes principais: interiorização e corredores sustentáveis, com 22 pontos de abastecimento que substituirão até 10% do diesel e gasolina por gás natural e biometano; democratização energética, com R\$ 470 milhões destinados à expansão de 500 km de rede; e operação digital e segura, com R\$ 230 milhões voltados à automação e resiliência climática. A meta é evitar 900 mil toneladas de CO₂ até 2030.

Também entre as ações conjuntas com o governo estadual com a ES Gás, está a compra de 24 ônibus movidos a biometano em um projeto desenvolvido com a Secretaria de Mobilidade e Infraestrutura (Semobi). De acordo com o secretário Fábio Damasceno, a frota começará a circular no sistema Transcol em 2026.

“Temos cidades como Madri, Paris, Lisboa e Bogotá que já adotam sistemas de ônibus com gás natural e biometano. No Estado, pelo potencial no gás, entendemos que teríamos um custo menor do que com os ônibus elétricos e também menos poluentes”, enfatiza Damasceno.

Além disso, o avanço da infraestrutura de baixo carbono no Espírito Santo passa pela regulação. A Agência de Regulação de Serviços Públicos (Arsp) conduz o Programa Gás para Mover, uma das iniciativas estratégicas do Programa Capixaba de Mudanças Climáticas, que tem como objetivo estruturar corredores sustentáveis no Estado e desenvolver instrumentos regulatórios que viabilizem a expansão do uso de gás natural e biometano.

“Esses avanços demonstram um compromisso sólido para viabilizar uma infraestrutura sustentável de gás natural e biometano, dando suporte à transição energética e ao desenvolvimento socioeconômico do Espírito Santo”, defende Alexandre Ventorim, diretor-geral da Arsp.

O impacto ambiental e econômico é expressivo. De acordo com Ventorim, o biometano emite apenas 8,4 kg de CO₂ por GJ, contra a 70 kg/GJ do diesel e 75 kg/GJ da gasolina, o que representa uma redução superior a 85% nas emissões do setor de transporte, além de ganhos de competitividade



Nossa expectativa é que os novos projetos de maior impacto contribuam não apenas para aumentar o PIB, mas também para mudar o perfil da economia, tornando-a mais competitiva e com maior valor agregado.”

Rodrigo Varejão
Diretor-presidente da Fapes





PIXABAY

Bandes tem linhas de financiamento para estimular a energia solar



Esses avanços demonstram um compromisso sólido para viabilizar uma infraestrutura sustentável de gás natural e biometano, dando suporte à transição energética e ao desenvolvimento socioeconômico do Espírito Santo.”

Alexandre Ventorim
Diretor-geral da Arsp

pela diminuição do custo operacional de frotas e transportadoras.

O Gás para Mover deve consolidar corredores sustentáveis ao longo da BR 101 e da BR 262, levando o gás natural a cinco novos municípios e conectando quatro novas plantas de biometano à rede estadual até 2030. O plano prevê a instalação de 250 postos de gás natural veicular (GNV) em 26 cidades até 2034, com potencial para atender a 380 mil veículos por ano, o equivalente a 22% da frota leve e a 16% da pesada do Estado.

MITIGAÇÃO

No setor privado, companhias de grande porte também estão alinhando metas econômicas e ambientais. A Petrobras, em nota, informou que mantém programas socioambientais voltados à conservação de ecossistemas, redução de emissões e recuperação de áreas degradadas, em parceria com instituições locais e comunidades.

Entre os principais projetos em andamento no Espírito Santo está o FPSO Maria Quitéria, a primeira plataforma da empresa equipada com tecnologia de ciclo combinado, que permite gerar toda a energia elétrica utilizada a bordo e reduzir em cerca de 24% as emissões de gases de efeito estufa durante a operação.

Outro destaque é o protocolo de intenções assinado com o governo do

Estado e a Fines para o desenvolvimento de estudos de Captura, Utilização e Armazenamento de Carbono (CCUS) e de hidrogênio de baixo carbono, que visam a implantar no Espírito Santo um *hub* de descarbonização industrial.

Os investimentos sustentáveis da Petrobras também têm impacto direto na economia capixaba. De acordo com a nota, o plano de negócios 2025–2029 prevê R\$ 35 bilhões em aportes no Espírito Santo, abrangendo as áreas de exploração e produção, gás e energia, e refino e comercialização.

Já a ArcelorMittal desenvolve o Programa Revsol, que transforma resíduos siderúrgicos em insumos para pavimentação de rodovias e obras públicas, substituindo materiais convencionais e reduzindo o descarte. De acordo com a empresa, o Revsol já pavimentou mais de 2.500 quilômetros de estradas de Norte a Sul do Espírito Santo.

O material, originado da escória de aciaria, passa por um processo de beneficiamento que o torna apto para uso em bases e sub-bases de pavimentos, calçamentos e obras de infraestrutura. Além de contribuir para a redução do volume de resíduos destinados a aterros industriais, diminui a necessidade de extração de brita e outros agregados naturais, preservando recursos minerais e baixando emissões associadas ao transporte e à mineração. ✓



27 ANOS

LEVANDO O SANEAMENTO PARA MUITO ALÉM DO BÁSICO EM CACHOEIRO

Há **27 anos**, transformamos a realidade do saneamento básico de **Cachoeiro de Itapemirim**. De forma determinada, com planejamento, investimentos contínuos e empenho das nossas equipes de funcionários, os serviços de água e esgoto da cidade se tornaram referência para o Espírito Santo e para o Brasil.

Guiados pelo propósito de levar o saneamento para muito além do básico, alcançamos os índices de universalização estabelecidos pelo **Marco Legal** e fizemos de Cachoeiro o único município **nota 10** no **Ranking Capixaba de Saneamento Básico 2024**, estudo realizado pelo Tribunal de Contas do Espírito Santo.

Nossa trajetória de dedicação em números:

- 07 estações de tratamento de água
- 689,25 km de rede de água
- 99% de cobertura de abastecimento
- Índice de perdas de 23,6% - muito abaixo da média nacional de 37,8%
- 11 estações de tratamento de esgoto
- 572,04 km de rede coletora de esgoto
- 21 milhões de litros de esgoto tratados por dia

BRK

Saneamento é só o começo.



Pedra Azul, na região de Montanhas, e o famoso litoral de Guarapari: diversidade turística é atrativo do Espírito Santo

Obras impulsionam passeios e viagens de uma ponta a outra

Setor turístico é um dos mais beneficiados pelo recorde histórico de R\$ 137,6 bilhões em investimentos até 2029

Localização estratégica, diversidade de belezas naturais e alta qualidade de vida. Com essas apitões, o Espírito Santo tem despontado como um potencial destino turístico.

De acordo com o Boletim Economia do Turismo, do governo estadual, divulgado em setembro, as atividades turísticas locais cresceram 9,2% no primeiro trimestre de 2025 em comparação ao mesmo período do ano anterior. O resultado coloca o Estado na quarta posição entre as unidades da Federação com maior avanço interanual, ficando atrás apenas do Rio de Janeiro, de Santa Catarina e do Pará.

Em números gerais, o segmento teve, em 2024, elevação de 21% na receita em relação a 2023. Os ganhos foram de R\$ 563 milhões, contra R\$ 464 milhões do período anterior, conforme a edição especial sobre turismo da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad) Contínua, divulgada em outubro de 2025.

O levantamento mostrou que o valor médio gasto pelos viajantes no Estado

chegou a R\$ 2.118, superior em 30% à cifra média consumida em 2023 (R\$ 1.565). Enquanto isso, o gasto *per capita* diário médio foi de R\$ 249. Para completar, as terras capixabas foram escolhidas como destino de 440 mil viagens nacionais, o que equivale a 2,2% do valor total.

Uma das justificativas para o bom resultado é a transformação da infraestrutura viária. Até 2029, estão previstos R\$ 137,6 bilhões em investimentos, um recorde histórico, com destaque para obras em estradas.

De acordo com Victor Coelho, secretário de Turismo do Estado, o setor vem apresentando crescimento consistente nos últimos anos, impulsionado por ações que aumentam a confiabilidade capixaba. "Se queremos pessoas vindo para o nosso Estado, precisamos oferecer condições justas. Atualmente, o Espírito Santo dedica-se a melhorias de estradas e a ações para aprimorar o fluxo de passageiros no aeroporto e rodoviárias. Isso traz uma confiabilidade



9,2%

DE CRESCIMENTO

FOI O RESULTADO DAS ATIVIDADES TURÍSTICAS NO ES NO 1º TRIMESTRE DE 2025

no mercado e faz com que os turistas enxerguem o Estado como um novo atrativo em potencial”, afirma.

Segundo o Connect Fecomércio-ES (Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Espírito Santo), o transporte foi, de fato, um destaque em julho de 2025. O Aeroporto de Vitória, que já está integrado a 10 capitais brasileiras, registrou o maior movimento do ano, com 156.605 passageiros. No acumulado anual, já são mais de 944 mil desembarques, alta de 12% diante do ano anterior. Já o transporte de ônibus fretado cresceu 2,5% no mês, somando 44,5 mil passageiros.

“Acompanhamos o comportamento do turismo capixaba e temos observado uma recuperação pós-pandemia. O ano de 2024 foi uma virada de chave e 2025 mostra um crescimento maior ainda, dando continuidade a esse bom momento e construindo uma base sólida”, pontua André Spalenza, coordenador do Connect, no Observatório do Comércio.

INTERIOR EM FOCO

A modernização e a ampliação de vias, investimentos nos aeroportos de

Cachoeiro de Itapemirim e Linhares e do anúncio do Aeroporto Regional das Montanhas Capixabas, em Venda Nova do Imigrante, fortalecem o turismo de experiência e do agroturismo.

Regiões antes de difícil acesso passaram a receber mais visitantes com o avanço da infraestrutura viária, melhoria na sinalização turística e ampliação da oferta de hospedagem e gastronomia.

Murilo Bosa Vago, presidente do Imigrantes Convention & Visitors Bureau, que é a Instância de Governança Regional do Turismo da Região dos Imigrantes — a qual abriga os municípios de Santa Teresa, Santa Leopoldina, Santa Maria de Jetibá, Itarana, Itaguaçu, São Roque do Canaã, Ibiraçu e João Neiva — pontua que a região foi contemplada com várias obras que impactam o turismo. “Destaco a pavimentação do Circuito Caravaggio e a reabilitação da rodovia que liga Santa Teresa a Santa Maria de Jetibá, Itarana, Itaguaçu e São Roque do Canaã. Estão em andamento as obras de pavimentação da ES 261, da ES 368 e da ES 465 e a construção dos contornos de Santa Leopoldina e Santa Teresa”, complementa.



O Espírito Santo dedica-se a melhorias de estradas e a ações para estimular o fluxo de passageiros no aeroporto e nas rodoviárias. Isso traz confiabilidade e faz com que os turistas enxerguem o Estado como um novo atrativo em potencial.”

Victor Coelho
Secretário estadual de Turismo





O Plano de Mobilidade Urbana, garantirá aos investidores um cenário de expansão organizada, com regras claras e infraestrutura bem distribuída.”

Kleber Medici
Prefeito de Santa Teresa



Pavimentações asfálticas, ligando o interior à sede, têm fortalecido a mobilidade e criado condições mais seguras e rápidas para moradores e visitantes.”

Lastenio Cardoso
Prefeito de Baixo Guandu



Perspectiva de como ficará o Centro de Eventos de Carapina após obras: espaço vai impulsionar turismo de negócios

O prefeito de Santa Teresa, Kleber Medici, pontua que as pavimentações urbanas e rurais na região, acompanhadas de drenagem e sinalização renovada, estão criando conexões mais rápidas e seguras entre áreas agrícolas, empreendimentos turísticos, bairros e o Centro.

“Estamos desenvolvendo o Plano de Mobilidade Urbana, que orientará o crescimento da cidade nos próximos anos. Esse planejamento garante aos investidores um cenário de expansão organizada, com regras claras, infraestrutura bem distribuída e capacidade de suportar novos empreendimentos”, enfatiza.

Medici acrescenta a importância do Contorno de Santa Teresa. A intervenção muda em definitivo o acesso ao município, retirando o tráfego pesado do centro histórico e criando um eixo logístico mais eficiente. “Essa obra abrirá novas áreas de expansão, valorizará os imóveis, facilitará a chegada de turistas e reduzirá custos de transporte, ampliando o potencial em diversos setores”, afirma.

Em Baixo Guandu, a infraestrutura também está sendo pensada de forma estratégica para fortalecer o turismo. O prefeito Lastenio Cardoso revela que um dos principais projetos é a pavimentação da Serra do Monjolo, que dará acesso à rampa de voo livre, maior atração turística da cidade.

“Nossos investimentos estão fortemente direcionados ao turismo, ao empreendedorismo e ao desenvolvimento das nossas comunidades. As diversas pavimentações asfálticas entregues, ligando o interior à sede, têm melhorado o acesso, fortalecido a mobilidade e criado condições mais seguras e rápidas para moradores, produtores rurais e visitantes. Essa infraestrutura amplia o potencial turístico do município”, pontua.

Já no Caparaó, a principal pauta defendida é a criação de uma rodovia, que transformaria a via que circunda o Parque Nacional em atrativo turístico. “Essa estrada tem cerca de 150 km, sendo 100 km no Espírito Santo, quase todos pavimentados, mas em condições precárias, com pontes estreitas e trechos inacessíveis a ônibus”, afirma Marcelo Valentim, da Associação Turística Viva Caparaó.

O turismo rural — que se fortalece como alternativa, destacando vivências como colheitas, trilhas, fazendas de agroecologia e cafés especiais — tem sido muito explorado por instituições como o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae-ES). “Temos um trabalho para identificar o grau de maturidade de cada destino turístico capixaba, avaliando o potencial, a infraestrutura existente e o que ainda é necessário para desenvolver cada região. A partir disso, atuamos de forma estratégica,

DIVULGAÇÃO/SETUR



fortalecendo as regiões que já têm turismo forte, mas também investindo naquelas com potencial futuro”, assinala Pedro Rigo, superintendente do Sebrae/ES.

ROTA DOS CRUZEIROS

O Estado, entretanto, ainda enfrenta barreiras para se reintegrar à rota dos cruzeiros. Em 2024, um estudo da Universidade de São Paulo (USP) confirmou a viabilidade de atracar navios de passageiros em Vitória, desde que não passem por debaixo da Terceira Ponte. A intenção da Secretaria de Estado de Turismo (Setur) é que as embarcações comecem logo a chegar.

Segundo o Estudo de Perfil e Impactos Econômicos de Cruzeiros Marítimos no Brasil (2022/2023), o último divulgado do setor, cada passageiro gera entre R\$ 639,37 e R\$ 813,56 de impacto nas cidades de embarque e desembarque.

Gustavo Serrão, diretor-presidente da Vports, responsável pela administração dos terminais de Vitória, Vila Velha e Barra do Riacho, fala sobre as soluções que estão sendo construídas para viabilizar os navios no Porto de Vitória. “Estamos trabalhando com os órgãos competentes, soluções para viabilizar essa modalidade, incluindo a atuação estratégica do VTMISS (Vessel Traffic Management Information System) para garantir a segurança desse tipo de operação.” O sistema é um auxílio

eletrônico à navegação, com capacidade para monitorar o tráfego em tempo real.

EVENTOS EM MOVIMENTO

O turismo de eventos consolida-se como outro motor na economia capixaba. Feiras de negócios, congressos, convenções e eventos esportivos têm movimentado a rede hoteleira, os restaurantes, os serviços de transporte e o comércio local. De acordo com o Sindicato de Hotéis e Meios de Hospedagem do Espírito Santo (Sindihotéis-ES), a taxa média de ocupação hoteleira na Região Metropolitana subiu de 64% em 2024 para 68% em 2025, com picos de 73% nos meses mais movimentados.

“O turismo de eventos e negócios é hoje um dos principais motores da hotelaria capixaba, especialmente na Grande Vitória. A retomada consistente do calendário corporativo, congressos, feiras e seminários técnicos têm impactado diretamente as taxas de ocupação e a receita média dos meios de hospedagem”, destaca Átila Miranda Barbosa, presidente do Sindihotéis-ES.

O cenário também é positivo para o turismo de lazer, que ganha força como complemento das viagens de negócios. “Temos observado que muitos participantes de eventos estendem a permanência para lazer e gastronomia, gerando impacto positivo na economia local”, afirma Valdeir Nunes, presidente do Conselho Estadual de Turismo (Contures).

Para o secretário-executivo da Câmara Empresarial de Turismo da Fecomércio-ES, José Antônio Bof Buffon, a melhoria da infraestrutura, somada ao crescimento dos eventos e feiras, tem reposicionado o Espírito Santo no mapa dos destinos nacionais. “O turismo de experiência, o turismo de eventos e o agroturismo representam hoje uma virada de paradigma. O visitante quer viver o território e ativar os sentidos. No Espírito Santo, isso se traduz em autenticidade cultural, hospitalidade e sustentabilidade”, ressalta.

Sobre isso, Victor Coelho acrescenta ainda o investimento do governo estadual no novo Centro de Eventos de Carapina, com entrega prevista para 2028, que deverá se tornar novo marco para a atração de feiras e convenções de grande porte. ✓



O visitante quer viver o território e ativar os sentidos. No ES, isso se traduz em autenticidade cultural, hospitalidade e sustentabilidade.”

José Antônio Buffon
Secretário de Turismo
na Fecomércio-ES





Ferramenta desenvolvida com auxílio de inteligência artificial permite analisar indicadores econômicos e sociais do ES

Aplicativo traz dados do Anuário ES para a palma da mão

Nesta edição, além da publicação impressa e digital, Anuário estreia app web com dados, gráficos e análises de diferentes setores do Estado

Em sua 21ª edição, o Anuário Espírito Santo chega com uma novidade que reforça sua vocação de inovar. Agora, além da versão impressa e digital, a publicação ganha um aplicativo web, que traz dados, gráficos e análises de diversos setores capixabas de forma acessível, diretamente para a palma da mão dos leitores.

"Nosso propósito é sempre inovar. Tanto que, em 2024, o Anuário foi finalista e recebeu menção honrosa no prêmio da International News Media Association (INMA), o Oscar da mídia mundial, com a criação da inteligência artificial ConflA", lembra Flávia Martins, editora de Conteúdo do Estúdio Gazeta. "A cada ano, o Anuário evolui e amplia seu alcance e, hoje, o aplicativo web torna o acesso ainda mais fácil a esses indicadores".

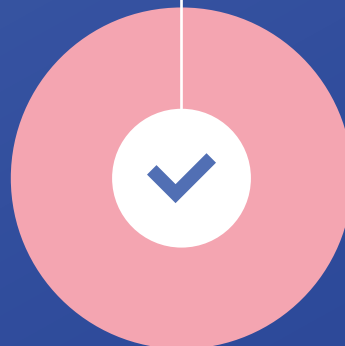
O desenvolvimento da ferramenta foi liderado pela editora de Conteúdos Especiais de A Gazeta, Mikaella Campos, que aposta na tecnologia como aliada para democratizar o acesso às informações sobre o Espírito Santo. "A Gazeta já é um jornal digital, então queríamos trazer esse

lado ainda mais interativo também para o Anuário, proporcionando ao leitor uma experiência mais dinâmica", explica.

Os dados disponíveis abrangem assuntos como finanças públicas, mercado de trabalho, comércio, indústria, serviços, turismo, transporte e comércio exterior, tanto do Estado quanto dos 78 municípios capixabas. Vale destacar que, para a elaboração do aplicativo, foram usados os serviços do Gemini e do Google IA Studio, e o acesso à ferramenta, que está disponível no site de A Gazeta (www.agazeta.com.br/anuario), pode ser feito tanto por computador quanto por celular.

Com essa novidade, o Anuário se torna ainda mais acessível e relevante para pesquisadores, gestores públicos, investidores e para quem quer entender melhor a economia capixaba. "O digital é mais acessível e rompe fronteiras, permitindo que pessoas de outros Estados e até de outros países conheçam os dados do Espírito Santo. É uma vitrine importante e uma ferramenta que dá credibilidade à economia capixaba", sintetiza Mikaella. ✓

ES em DADOS



ESPÍRITO SANTO



POPULAÇÃO

4.126.854



PIB EM BILHÕES

R\$ 238,25

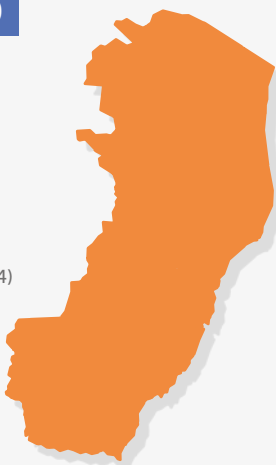
Estimativa do IJSN (2024)



PIB PER CAPITA

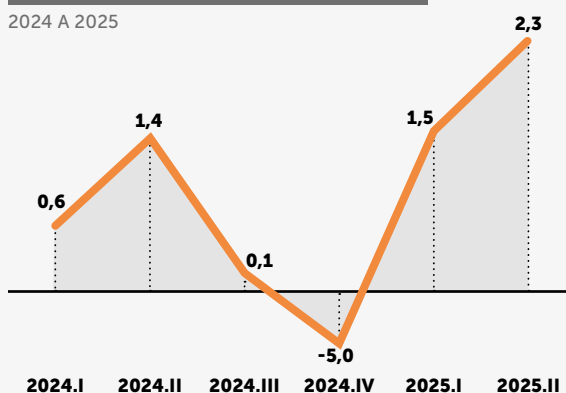
R\$ 54.733

2023



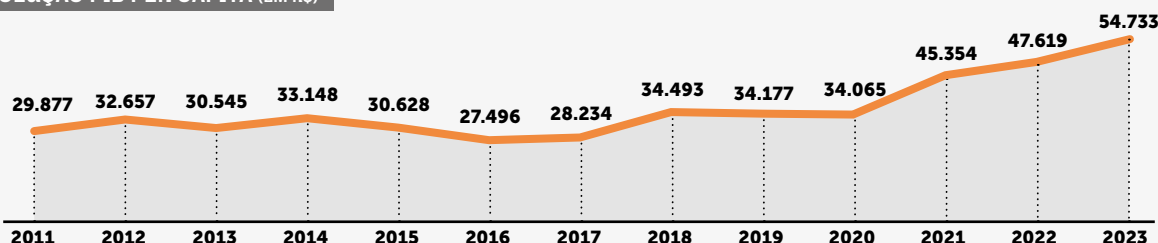
EVOLUÇÃO DO PIB TRIMESTRAL (EM %)

2024 A 2025

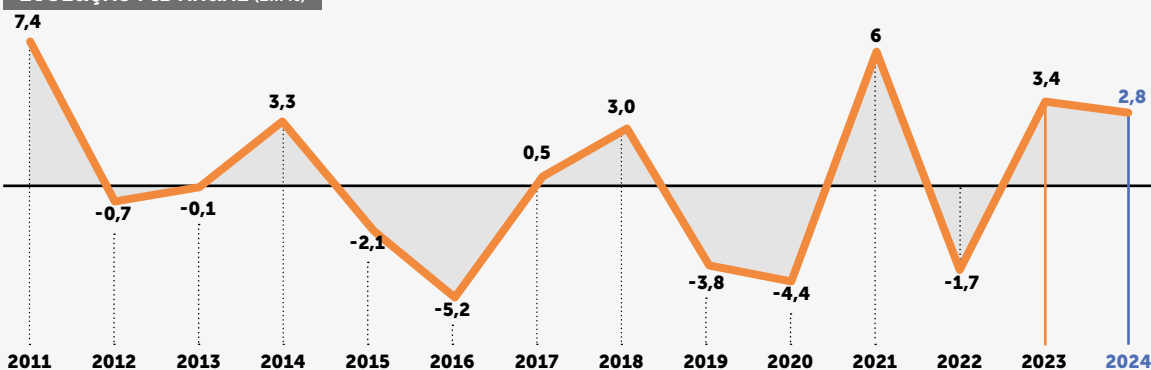


Fonte: IJSN / Taxa no trimestre em comparação com o período anterior

EVOLUÇÃO PIB PER CAPITA (EM R\$)



EVOLUÇÃO PIB ANUAL (EM %)



2024: Projeção do Bradesco

PARTICIPAÇÃO NO VALOR ADICIONADO BRUTO (EM %)

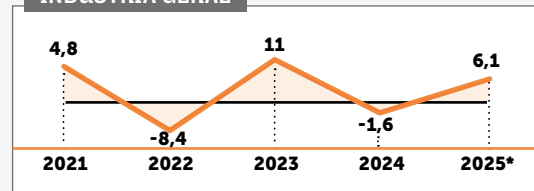
SETORES / ATIVIDADES	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Agropecuária	3,47	3,31	3,26	3,39	3,76	4,63	4,70	3,77	3,62	4,55	4,51	5,87	5,36
Energia e saneamento	2,02	1,63	1,60	1,48	2,14	2,69	2,74	2,41	2,54	3,12	2,40	2,34	2,84
Indústrias de transformação	9,52	8,17	8,33	8,96	10,54	12,04	8,96	11,38	9,58	9,12	13,99	11,56	11,24
Indústrias extrativas	26,06	26,47	24,22	23,27	12,99	4,85	6,05	14,87	9,89	9,80	18,37	11,95	10,25
Serviços (sem comércio)	41,16	41,88	44,34	43,57	50,28	56,42	58,17	49,43	54,61	52,82	43,71	49,54	48,94
Comércio varejista	12,22	12,14	11,93	14,14	14,90	14,46	14,82	14,44	15,23	15,23	13,46	14,87	17,16
Construção	5,56	6,40	6,32	5,19	5,39	4,92	4,56	3,69	4,54	5,36	3,56	3,88	4,21

RAIO-X DOS SETORES ECONÔMICOS DO ES

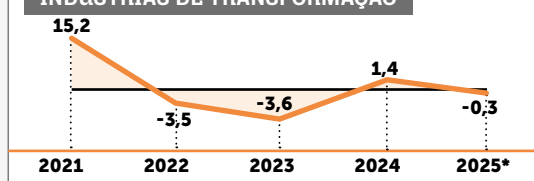
PRODUÇÃO INDUSTRIAL

(VARIAÇÃO ACUMULADA NO ANO EM %)

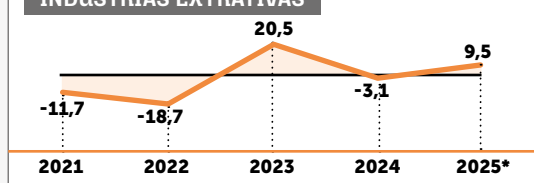
INDÚSTRIA GERAL



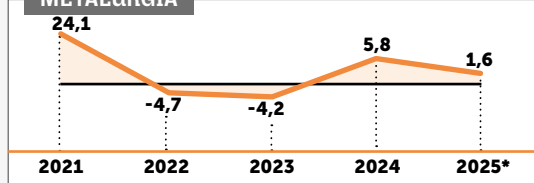
INDÚSTRIAS DE TRANSFORMAÇÃO



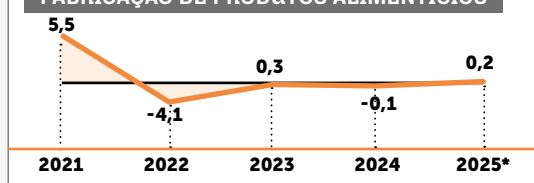
INDÚSTRIAS EXTRATIVAS



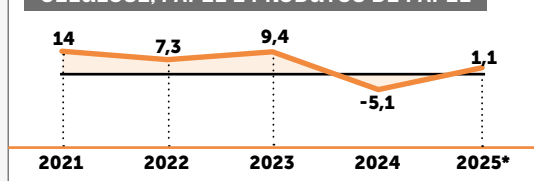
METALURGIA



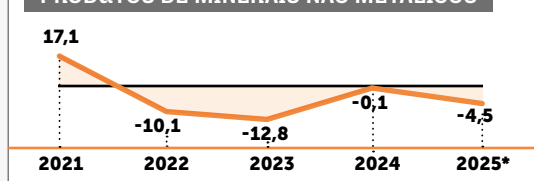
FABRICAÇÃO DE PRODUTOS ALIMENTÍCIOS



CELULOSE, PAPEL E PRODUTOS DE PAPEL



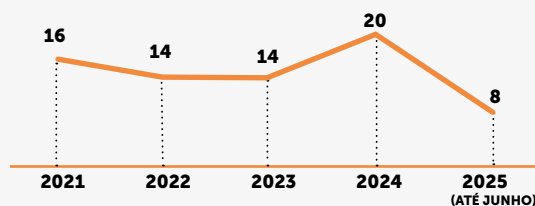
PRODUTOS DE MINERAIS NÃO METÁLICOS



*Dados até agosto

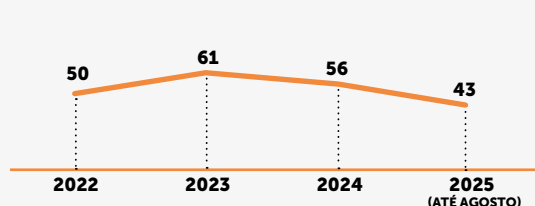
PRODUÇÃO DE PELOTAS DE MINÉRIO DE FERRO

(EM MILHÕES DE TONELADAS)



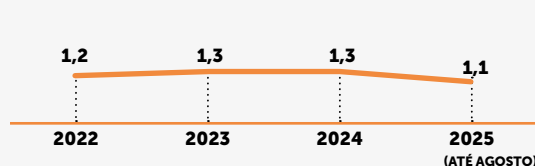
PRODUÇÃO DE PETRÓLEO

(EM MILHÕES DE BARRIS)



PRODUÇÃO DE GÁS

(EM MILHÕES DE METROS CÚBICOS)



RECEITA NOMINAL DO COMÉRCIO (%)

	2022	2023	2024	2025*
Materiais de escritório e informática	45,1	-6,4	-13,1	4,6
Combustíveis e lubrificantes	21	-11,4	-0,1	-1,1
Outros artigos de uso pessoal e doméstico	16	-1,1	32,2	4,6
Hipermercados e supermercados	20,9	9	4,7	10
Comércio varejista	5,8	3	0,9	8,8

RECEITA NOMINAL DE SERVIÇOS (%)

	2022	2023	2024	2025*
Serviços prestados às famílias	5,7	1,3	4,7	23,2
Serviços de informação e comunicação	7,8	6,2	8,3	2,8
Serviços profissionais, administrativos e complementares	15,7	10,3	8,9	2,5
Transportes, serviços auxiliares aos transportes e correio	8,9	14,5	13,7	5,6
Outros serviços	5,5	14,9	10,6	-2,0

*Dados até setembro

RAIO-X DOS SETORES ECONÔMICOS DO ES

SETOR DO AGRONEGÓCIO

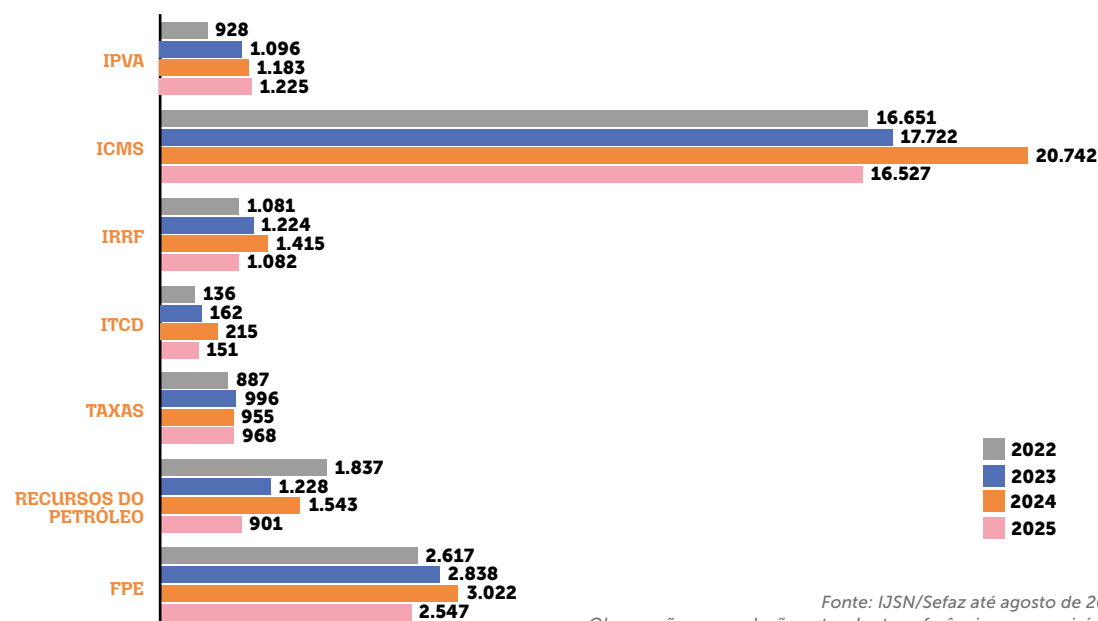
Levantamento dos principais produtos agrícolas do Estado em toneladas

	Safra 2024	Safra 2023*		Safra 2024	Safra 2023*
Cereais, leguminosas e oleaginosas	68.346	70372	Cacau	12.164	12.528
Amendoim (2ª Safra)	2	2	Milho (2ª Safra)	13.606	13.717
Arroz	335	352	Laranja	20.274	20.582
Feijão (3ª Safra)	692	691	Milho (1ª Safra)	44.694	46.556
Batata-inglesa (2ª Safra)	948	1.098	Mandioca	128.120	127.107
Uva	2.734	2.526	Tomate	153.931	159.580
Feijão (2ª Safra)	3.641	3.477	Café arábica	217.325	191.576
Feijão (1ª Safra)	5.376	5.577	Banana	424.103	422.082
Batata-inglesa (1ª Safra)	6.685	6.596	Café canephora	669.691	852.824
			Cana-de-açúcar	3.336.653	3.357.831

*Projeção do IBGE

FINANÇAS DO ES

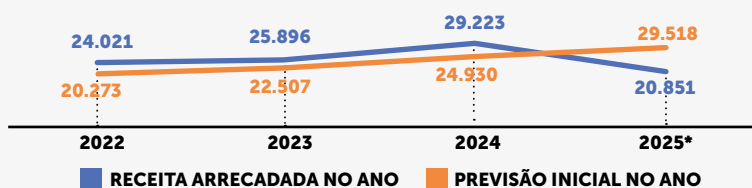
PRINCIPAIS RECEITAS (EM MILHÕES DE R\$)



Fonte: IJSN/Sefaz até agosto de 2024
Observação: arrecadação antes das transferências aos municípios.

EVOLUÇÃO RECEITAS (EM MILHÕES DE R\$)

Fonte: Governo do ES/TCEES



DESPESA PAGA

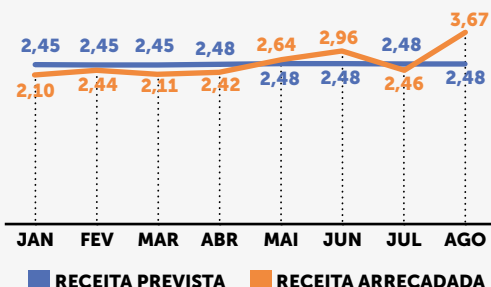
ANO	DESPESA PAGA
2022	R\$ 20,73 bi
2023	R\$ 23,10 bi
2024	R\$ 26,08 bi
2025*	R\$ 17,35 bi

*ATÉ AGOSTO

FINANÇAS DO ES

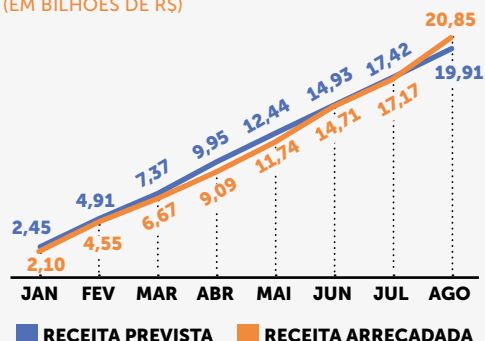
RECEITA PREVISTA E ARRECADADA 2025

(EM BILHÕES DE R\$)



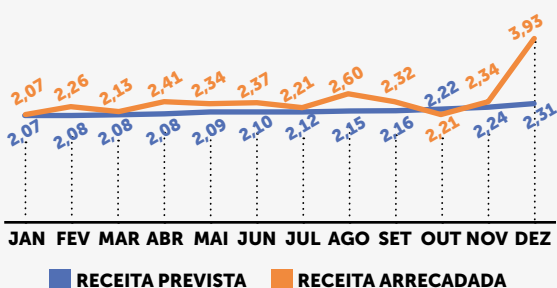
RECEITA ACUMULADA 2025

(EM BILHÕES DE R\$)



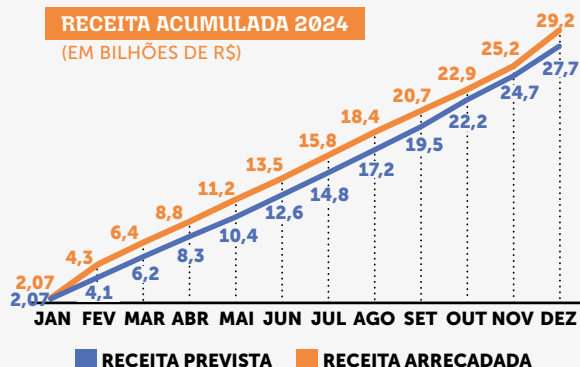
RECEITA PREVISTA E ARRECADADA 2024

(EM BILHÕES DE R\$)



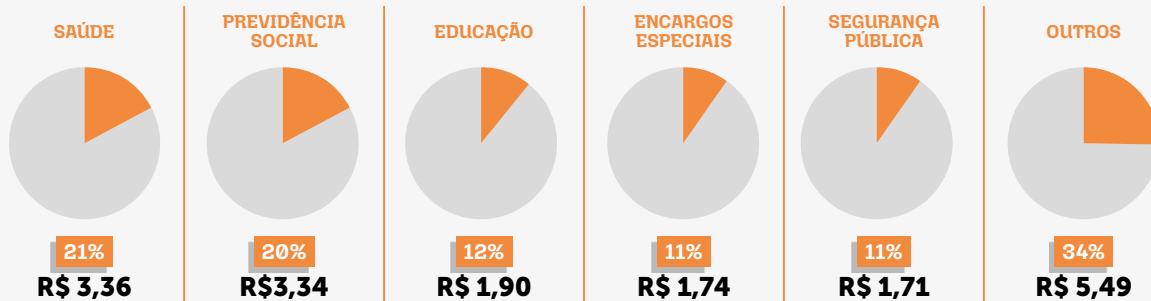
RECEITA ACUMULADA 2024

(EM BILHÕES DE R\$)

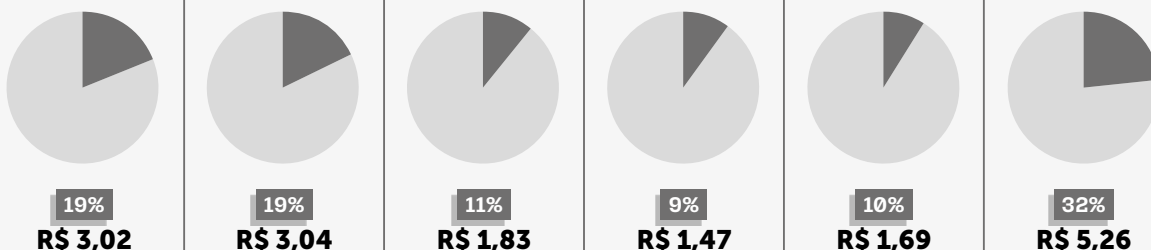


DEPESAS POR FUNÇÃO (EM BILHÕES DE R\$)

2025*



2024



Fonte: Governo do ES/TCEES

*ATÉ AGOSTO



CENÁRIO ECONÔMICO E FISCAL DAS REGIÕES

METROPOLITANA

CIDADES QUE COMPÕEM
A MICRORREGIÃO

Cariacica

Fundão

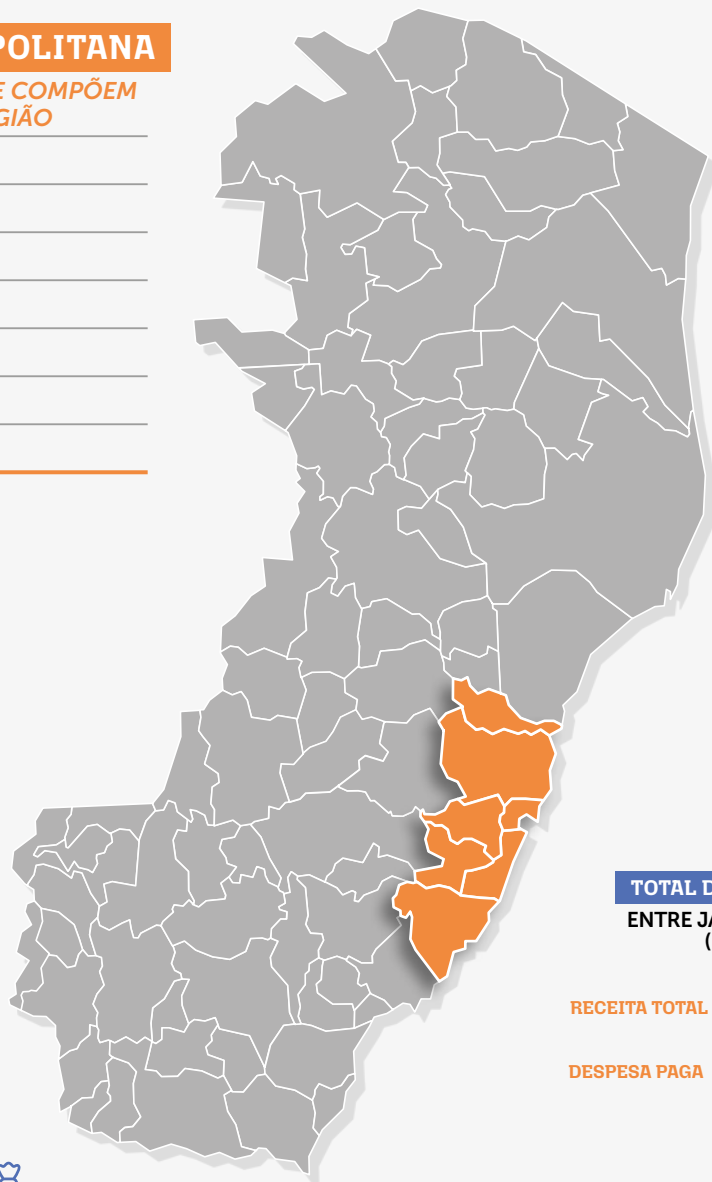
Guarapari

Serra

Viana

Vila Velha

Vitória



POPULAÇÃO

2.040.329



PIB EM BILHÕES

R\$ 105,94



PIB PER CAPITA

R\$ 52.109,11

TOTAL DE RECEITAS E DESPESAS

ENTRE JANEIRO E AGOSTO DE 2025
(EM BILHÕES DE R\$)

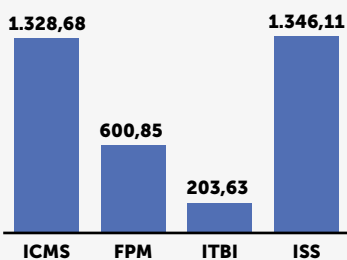
RECEITA TOTAL **8,23**

DESPESA PAGA **6,88**



PRINCIPAIS RECEITAS

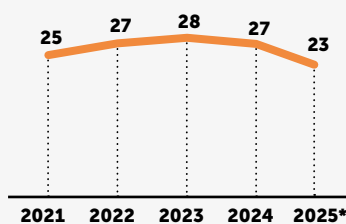
(EM MILHÕES DE R\$)



EVOLUÇÃO DAS DESPESAS (EM %)



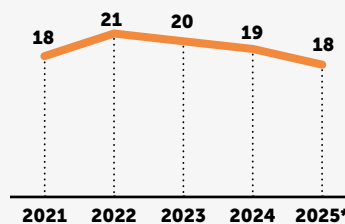
EDUCAÇÃO



*ATÉ AGOSTO



SAÚDE



*ATÉ AGOSTO

VILA VELHA: A GESTÃO MAIS TRANSPARENTE DO BRASIL

Fonte: TRANSPARÊNCIA CAPIXABA/TRANSPARÊNCIA INTERNACIONAL-BRASIL

Pelo terceiro ano consecutivo, Vila Velha conquista o 1º lugar no ranking nacional de Transparência e Governança Pública, consolidando-se como a gestão mais transparente do Brasil. Elaborado pela Transparência Capixaba, com base na metodologia da Transparência Internacional – Brasil, o levantamento confirmou a cidade como referência nacional em transparência, governança e responsabilidade na gestão dos recursos públicos.



**PREFEITURA DE
VILA VELHA**



CENÁRIO ECONÔMICO E FISCAL DAS REGIÕES

CAPARAÓ

CIDADES QUE COMPÕEM
A MICRORREGIÃO

Alegre

Bom Jesus do Norte

Divino de São Lourenço

Dores do Rio Preto

Guaçuí

Ibatiba

Ibitirama

Irupi

Lúna

Jerônimo Monteiro

Muniz Freire

São José do Calçado



POPULAÇÃO

210.328



PIB EM BILHÕES

R\$ 3,77



PIB PER CAPITA

R\$ 18.770,49

TOTAL DE RECEITAS E DESPESAS

ENTRE JANEIRO E AGOSTO DE 2025
(EM MILHÕES DE R\$)

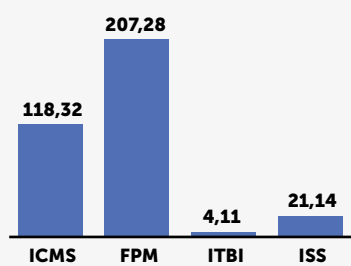
RECEITA TOTAL **884,48**

DESPESA PAGA **792,05**



PRINCIPAIS RECEITAS

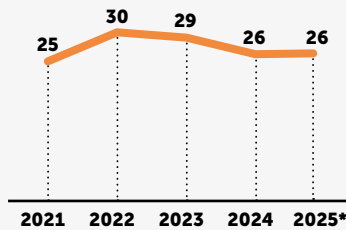
(EM MILHÕES DE R\$)



EVOLUÇÃO DAS DESPESAS (EM %)



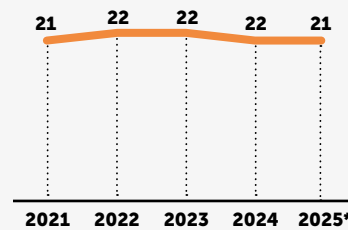
EDUCAÇÃO



*ATÉ AGOSTO



SAÚDE



*ATÉ AGOSTO

CENÁRIO ECONÔMICO E FISCAL DAS REGIÕES

CENTRAL SERRANA

CIDADES QUE COMPÕEM
A MICRORREGIÃO

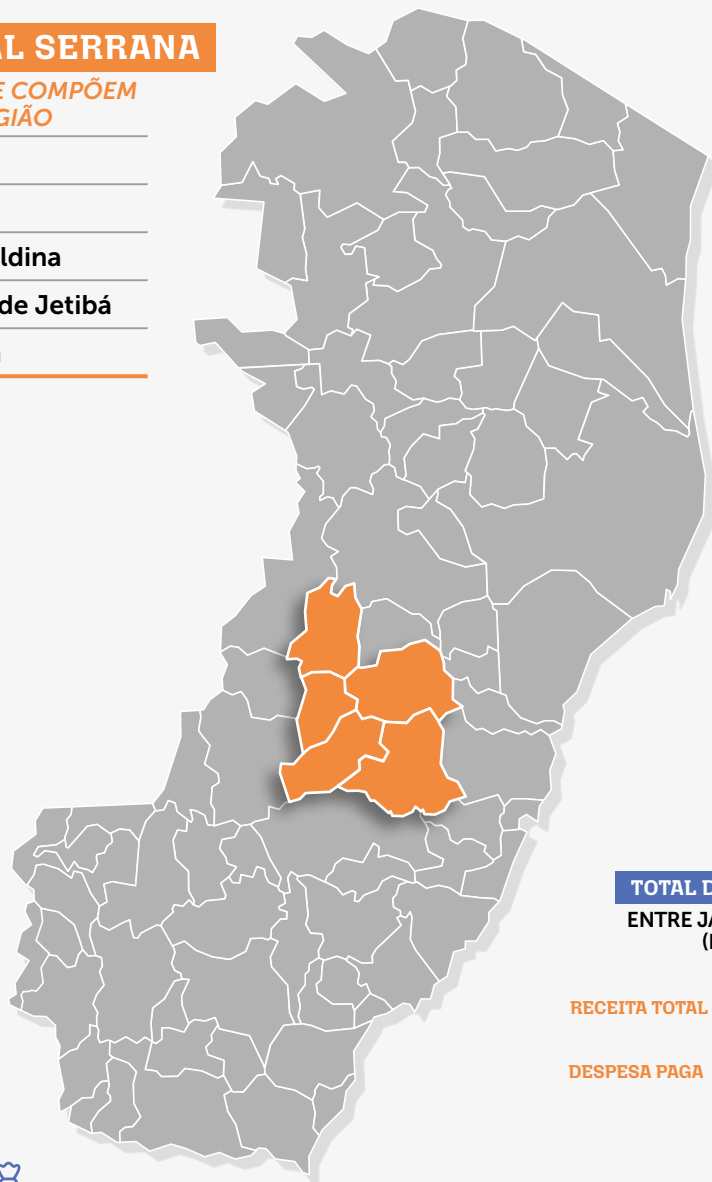
Itaguaçu

Itarana

Santa Leopoldina

Santa Maria de Jetibá

Santa Teresa



POPULAÇÃO

108.277



PIB EM BILHÕES

R\$ 3,13



PIB PER CAPITA

R\$ 30.684,66

TOTAL DE RECEITAS E DESPESAS

ENTRE JANEIRO E AGOSTO DE 2025
(EM MILHÕES DE R\$)

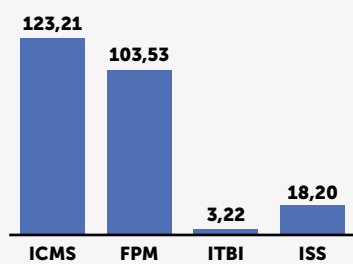
RECEITA TOTAL **500,82**

DESPESA PAGA **389,71**



PRINCIPAIS RECEITAS

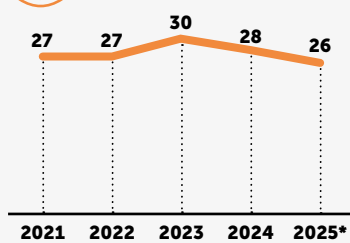
(EM MILHÕES DE R\$)



EVOLUÇÃO DAS DESPESAS (EM %)



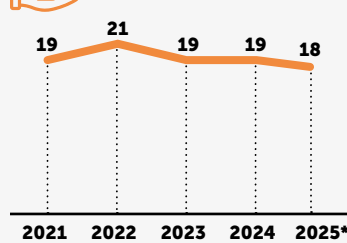
EDUCAÇÃO



*ATÉ AGOSTO



SAÚDE



*ATÉ SETEMBRO

CENÁRIO ECONÔMICO E FISCAL DAS REGIÕES

CENTRAL SUL

CIDADES QUE COMPÕEM
A MICRORREGIÃO

Apiacá

Atílio Vivácqua

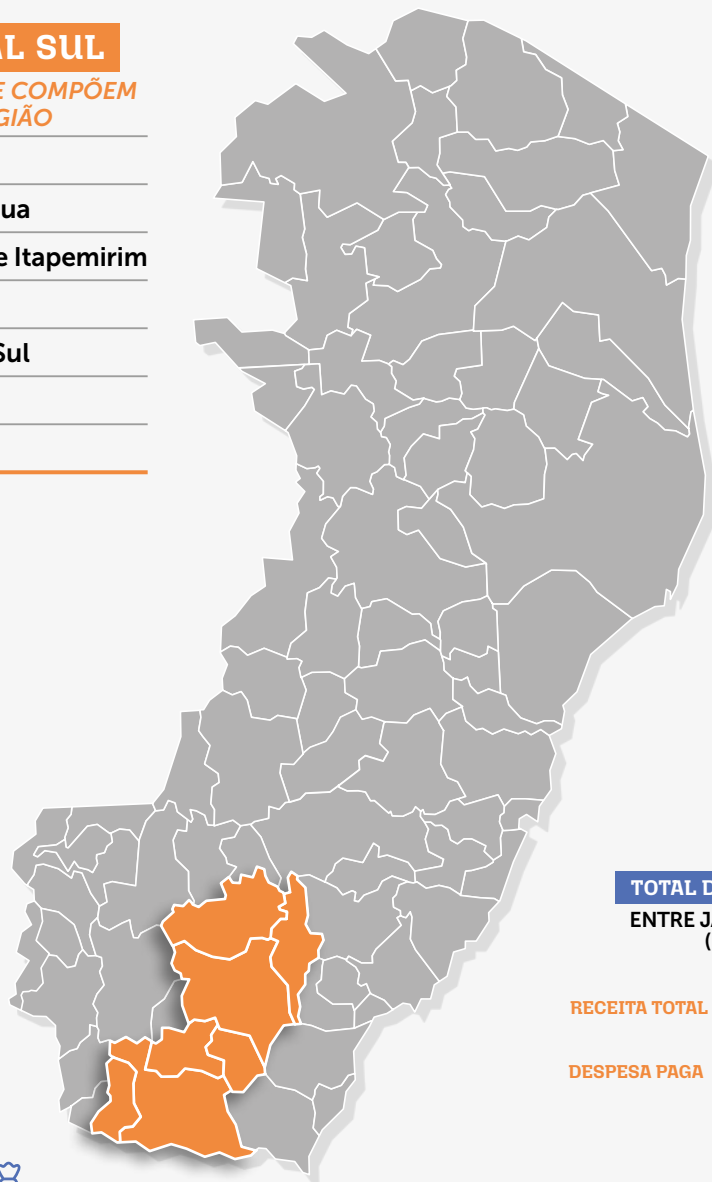
Cachoeiro de Itapemirim

Castelo

Mimoso do Sul

Muqui

Vargem Alta



POPULAÇÃO

316.088



PIB EM BILHÕES

R\$ 9,06



PIB PER CAPITA

R\$ 27.200,00

TOTAL DE RECEITAS E DESPESAS

ENTRE JANEIRO E AGOSTO DE 2025
(EM MILHÕES DE R\$)

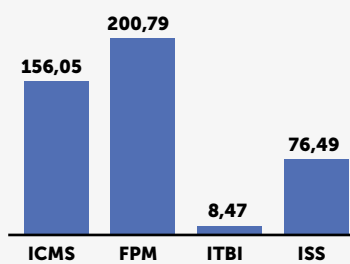
RECEITA TOTAL **1.265,35**

DESPESA PAGA **987,81**



PRINCIPAIS RECEITAS

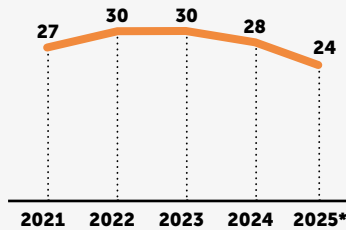
(EM MILHÕES DE R\$)



EVOLUÇÃO DAS DESPESAS (EM %)



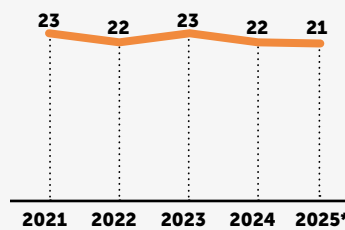
EDUCAÇÃO



*ATÉ AGOSTO



SAÚDE



*ATÉ AGOSTO

COM PLETO

Para ser um hospital completo, tem que ter mais que especialidades, infraestrutura e tecnologia. É preciso ter uma história junto com o Espírito Santo.

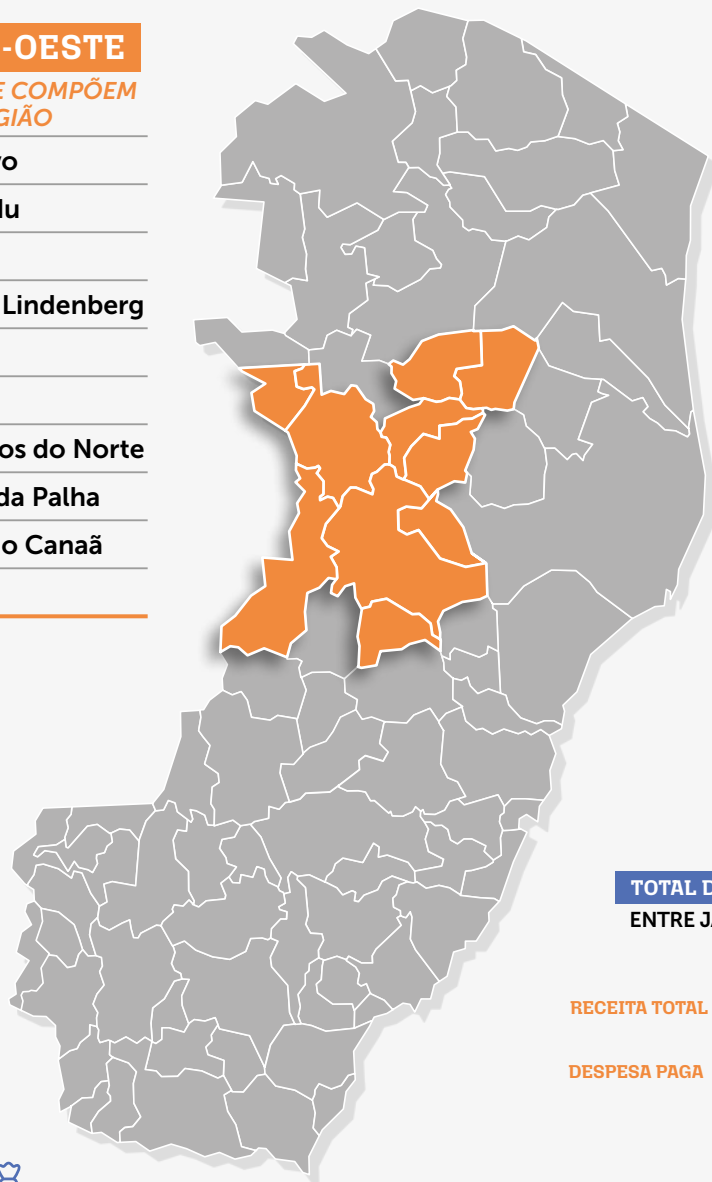
- Primeiro hospital do ES a utilizar máquinas computadorizadas em diálise.
- Primeiro hospital do ES a realizar cirurgias cardíacas neonatais e pediátricas.
- Primeiro hospital do ES a oferecer serviço de oncologia completo fora da capital, Vitória.
- Segundo serviço do ES a realizar atendimento de urgência em AVC.
- Primeiro hospital fora da capital a ofertar CIRURGIA ROBÓTICA.
- Pioneiro na região Sul Capixaba em inovações.

CENÁRIO ECONÔMICO E FISCAL DAS REGIÕES

CENTRO-OESTE

CIDADES QUE COMPÕEM A MICRORREGIÃO

Alto Rio Novo
Baixo Guandu
Colatina
Governador Lindenberg
Marilândia
Pancas
São Domingos do Norte
São Gabriel da Palha
São Roque do Canaã
Vila Valério



POPULAÇÃO

282.427



PIB EM BILHÕES

R\$ 8,18



PIB PER CAPITA

R\$ 28.457,54

TOTAL DE RECEITAS E DESPESAS

ENTRE JANEIRO E AGOSTO DE 2025
(EM BILHÃO DE R\$)

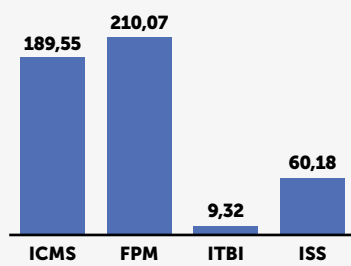
RECEITA TOTAL **1,29**

DESPESA PAGA **1,08**



PRINCIPAIS RECEITAS

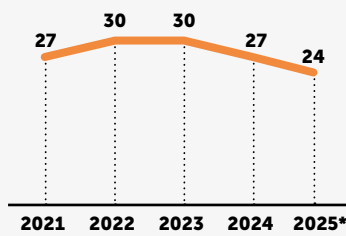
(EM MILHÕES DE R\$)



EVOLUÇÃO DAS DESPESAS (EM %)



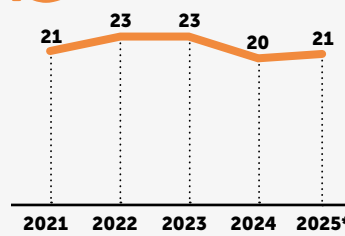
EDUCAÇÃO



*ATÉ AGOSTO



SAÚDE



*ATÉ AGOSTO

CENÁRIO ECONÔMICO E FISCAL DAS REGIÕES

LITORAL SUL

CIDADES QUE COMPÕEM
A MICRORREGIÃO

Alfredo Chaves

Anchieta

Iconha

Itapemirim

Marataízes

Piúma

Presidente Kennedy

Rio Novo do Sul



POPULAÇÃO

200.391



PIB EM BILHÕES

R\$ 26,85



PIB PER CAPITA

R\$ 150.035,79

TOTAL DE RECEITAS E DESPESAS

ENTRE JANEIRO E AGOSTO DE 2025
(EM BILHÃO DE R\$)

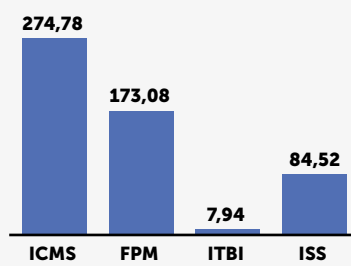
RECEITA TOTAL **1,54**

DESPESA PAGA **1,68**



PRINCIPAIS RECEITAS

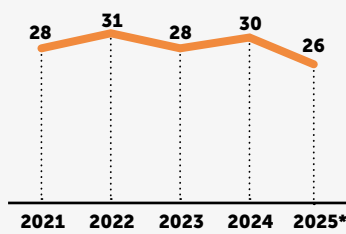
(EM MILHÕES DE R\$)



EVOLUÇÃO DAS DESPESAS (EM %)



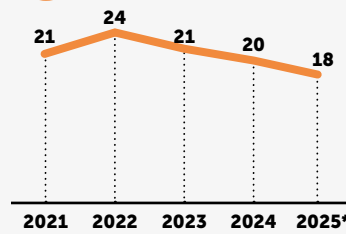
EDUCAÇÃO



*ATÉ AGOSTO



SAÚDE



*ATÉ AGOSTO

CENÁRIO ECONÔMICO E FISCAL DAS REGIÕES

NORDESTE

CIDADES QUE COMPÕEM
A MICRORREGIÃO

Boa Esperança

Conceição da Barra

Jaguaré

Montanha

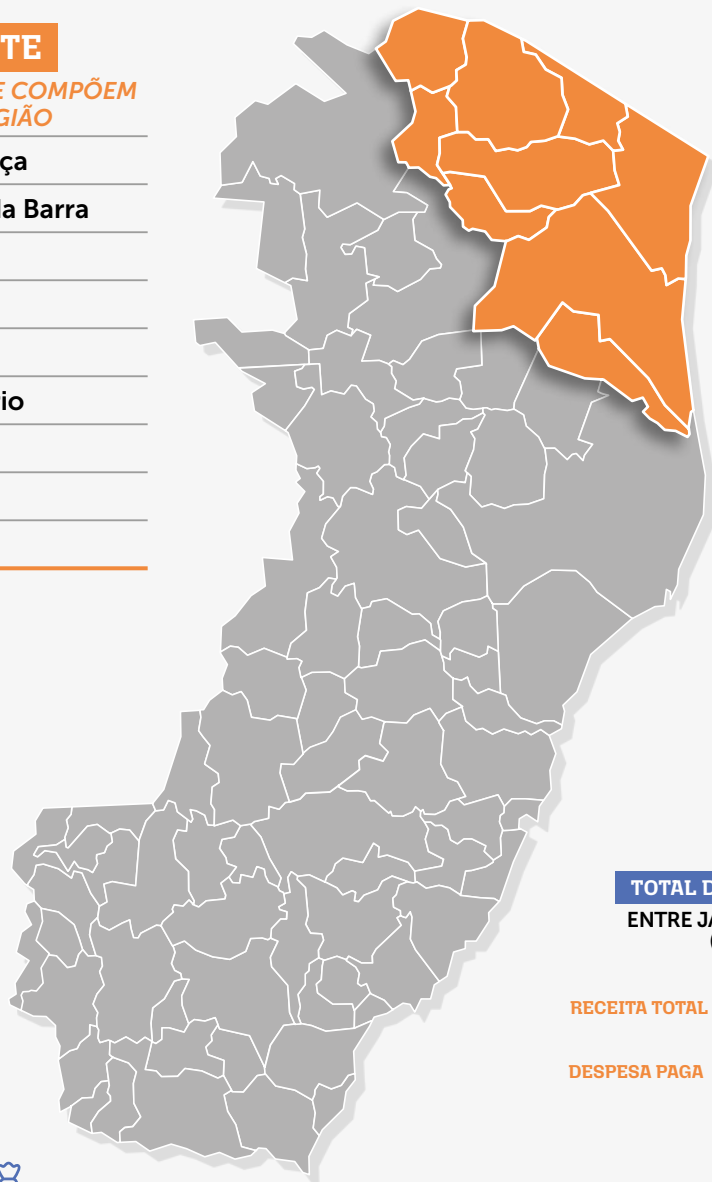
Mucurici

Pedro Canário

Pinheiros

Ponto Belo

São Mateus



POPULAÇÃO

287.871



PIB EM BILHÕES

R\$ 6,66



PIB PER CAPITA

R\$ 22.264,74

TOTAL DE RECEITAS E DESPESAS

ENTRE JANEIRO E AGOSTO DE 2025
(EM BILHÃO DE R\$)

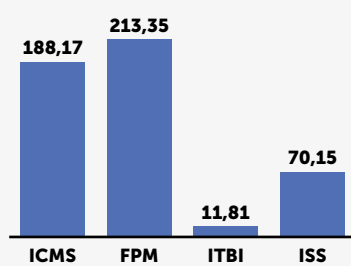
RECEITA TOTAL **1,18**

DESPESA PAGA **0,97**



PRINCIPAIS RECEITAS

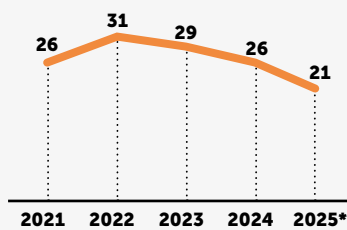
(EM MILHÕES DE R\$)



EVOLUÇÃO DAS DESPESAS (EM %)



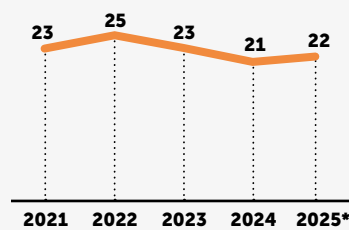
EDUCAÇÃO



*ATÉ AGOSTO



SAÚDE



*ATÉ AGOSTO

CENÁRIO ECONÔMICO E FISCAL DAS REGIÕES

NOROESTE

CIDADES QUE COMPÕEM A MICRORREGIÃO

Água Doce do Norte

Águia Branca

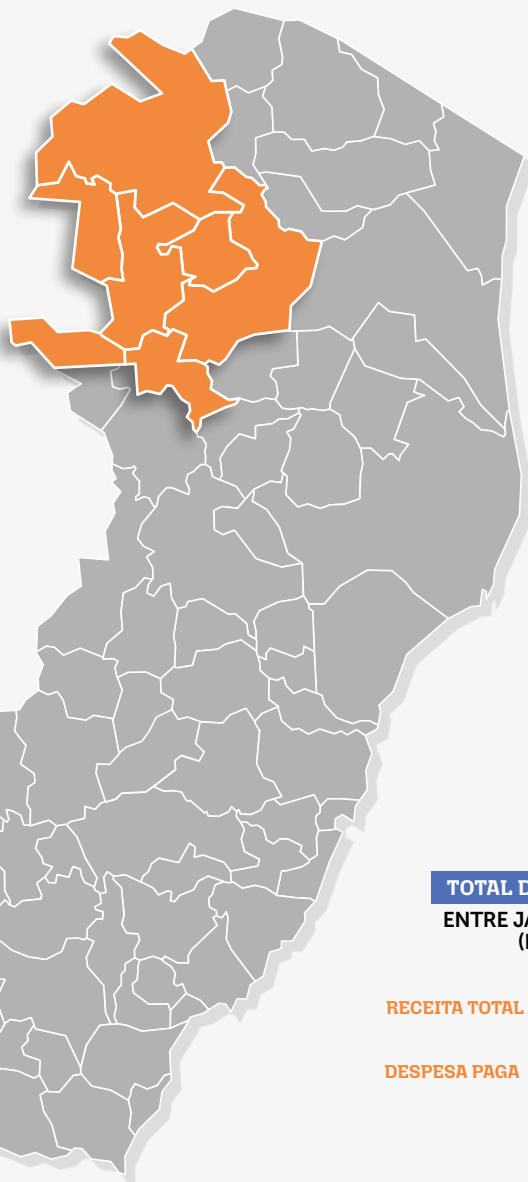
Barra de São Francisco

Ecoporanga

Mantenópolis

Nova Venécia

Vila Pavão



POPULAÇÃO

165.528



PIB EM BILHÕES

R\$ 3,73



PIB PER CAPITA

R\$ 22.721,59

TOTAL DE RECEITAS E DESPESAS

ENTRE JANEIRO E AGOSTO DE 2025
(EM MILHÕES DE R\$)

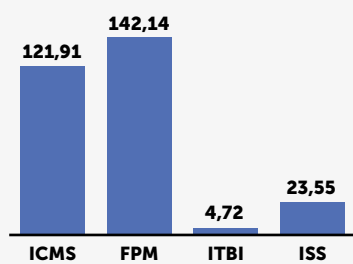
RECEITA TOTAL **695,05**

DESPESA PAGA **567,48**



PRINCIPAIS RECEITAS

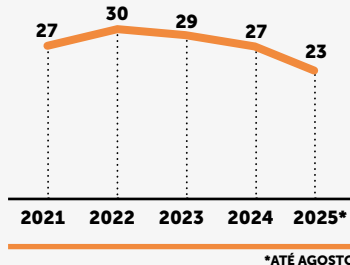
(EM MILHÕES DE R\$)



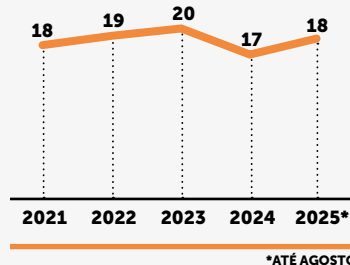
EVOLUÇÃO DAS DESPESAS (EM %)



EDUCAÇÃO



SAÚDE



CENÁRIO ECONÔMICO E FISCAL DAS REGIÕES

SUDOESTE SERRANA

CIDADES QUE COMPÕEM
A MICRORREGIÃO

Afonso Cláudio

Brejetuba

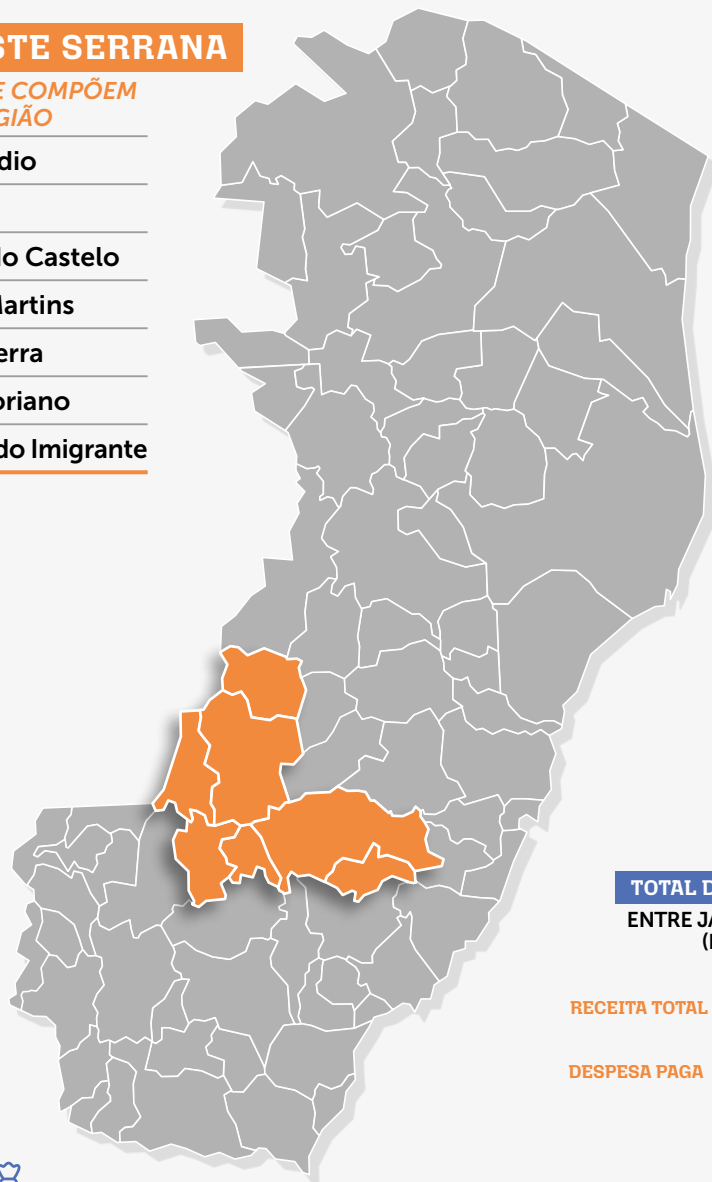
Conceição do Castelo

Domingos Martins

Laranja da Terra

Marechal Floriano

Venda Nova do Imigrante



POPULAÇÃO

152.838



PIB EM BILHÕES

R\$ 3,50



PIB PER CAPITA

R\$ 24.353,38

TOTAL DE RECEITAS E DESPESAS

ENTRE JANEIRO E AGOSTO DE 2025
(EM MILHÕES DE R\$)

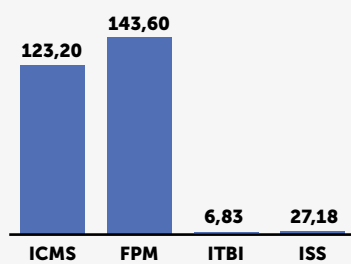
RECEITA TOTAL **648,21**

DESPESA PAGA **510,33**



PRINCIPAIS RECEITAS

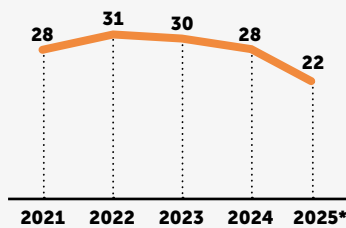
(EM MILHÕES DE R\$)



EVOLUÇÃO DAS DESPESAS (EM %)



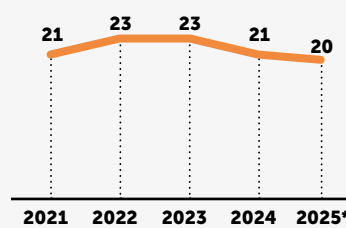
EDUCAÇÃO



*ATÉ AGOSTO



SAÚDE



*ATÉ AGOSTO

CENÁRIO ECONÔMICO E FISCAL DAS REGIÕES

RIO DOCE

CIDADES QUE COMPÕEM
A MICRORREGIÃO

Aracruz

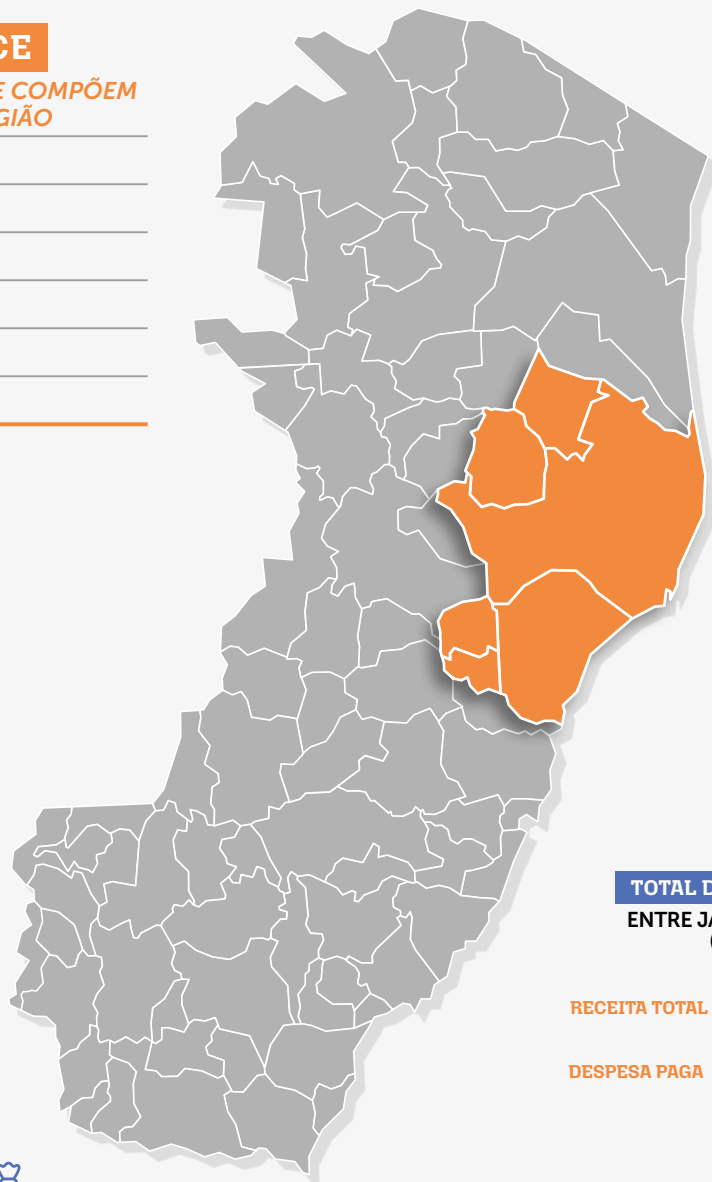
Ibiraçu

João Neiva

Linhares

Rio Bananal

Sooretama



POPULAÇÃO

362.777



PIB EM BILHÕES

R\$ 15,47



PIB PER CAPITA

R\$ 42.423,40

TOTAL DE RECEITAS E DESPESAS

ENTRE JANEIRO E AGOSTO DE 2025
(EM BILHÃO DE R\$)

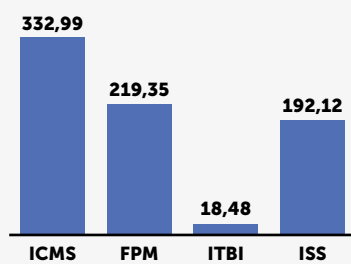
RECEITA TOTAL **1,93**

DESPESA PAGA **1,56**



PRINCIPAIS RECEITAS

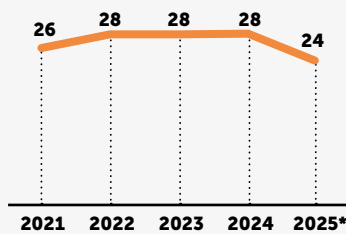
(EM MILHÕES DE R\$)



EVOLUÇÃO DAS DESPESAS (EM %)



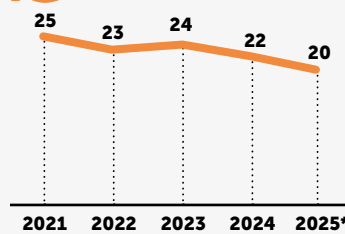
EDUCAÇÃO



*ATÉ AGOSTO



SAÚDE



*ATÉ AGOSTO



AFONSO CLÁUDIO



POPULAÇÃO

32.456



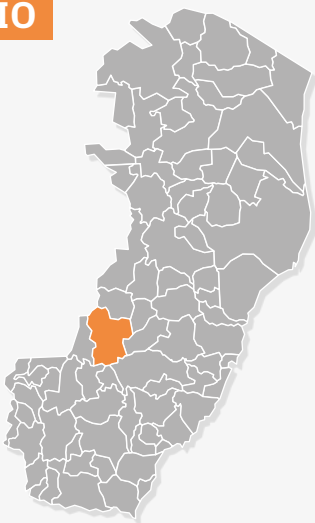
PIB EM MILHÕES

R\$ 569,77



PIB PER CAPITA

R\$ 18,78 mil



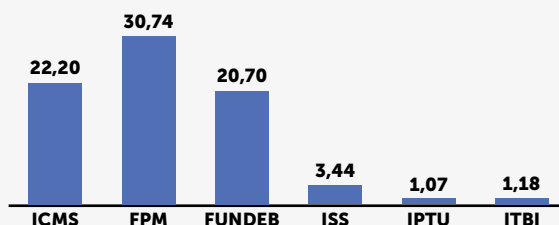
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **132,89**

DESPESA PAGA **117,76**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



ÁGUA DOCE DO NORTE



POPULAÇÃO

12.585



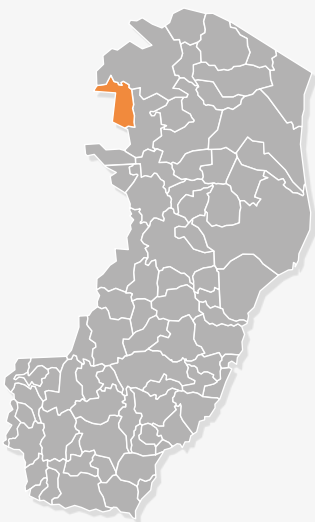
PIB EM MILHÕES

R\$ 184,40



PIB PER CAPITA

R\$ 17,07 mil



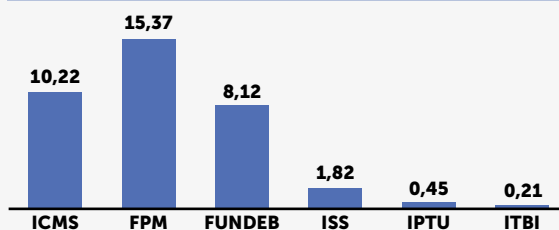
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **64,64**

DESPESA PAGA **57,58**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



ÁGUA BRANCA



POPULAÇÃO

10.143



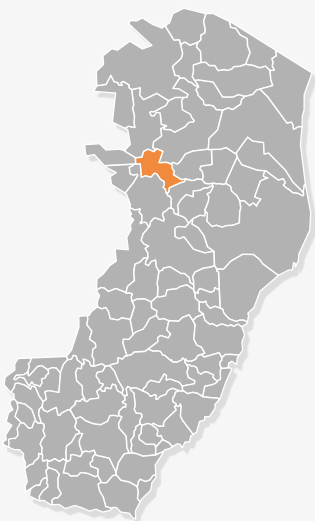
PIB EM MILHÕES

R\$ 246,00



PIB PER CAPITA

R\$ 25,56 mil



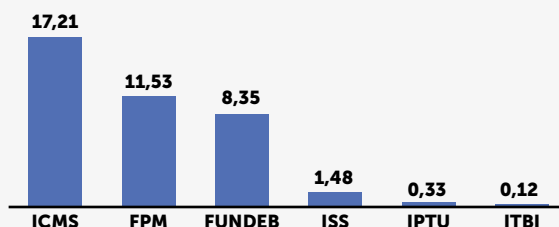
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **77,44**

DESPESA PAGA **65,71**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



Sensível às demandas para construir soluções

Há 53 anos representando e
impulsionando os **municípios
capixabas**, por meio do diálogo
e de ações para promover o
desenvolvimento municipal



Principais projetos de apoio aos municípios:



Siga nosso canal no WhatsApp
**Amunes - Resumo
Municipalista**

ALEGRE



POPULAÇÃO

30.702



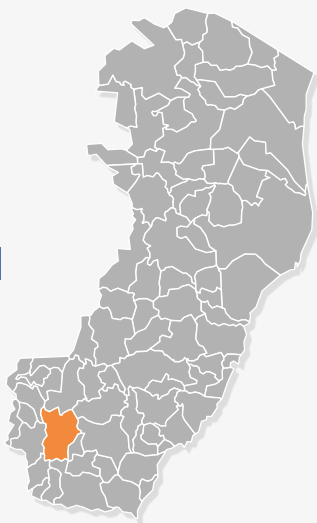
PIB EM MILHÕES

R\$ 575,14



PIB PER CAPITA

R\$ 19,25 mil



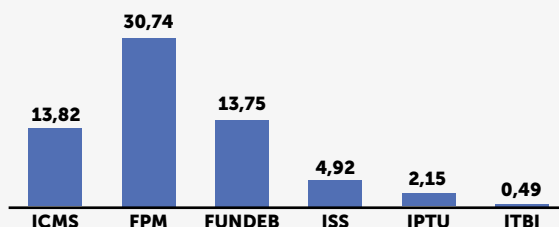
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **147,06**

DESPESA PAGA **142,45**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

ALFREDO CHAVES



POPULAÇÃO

14.376



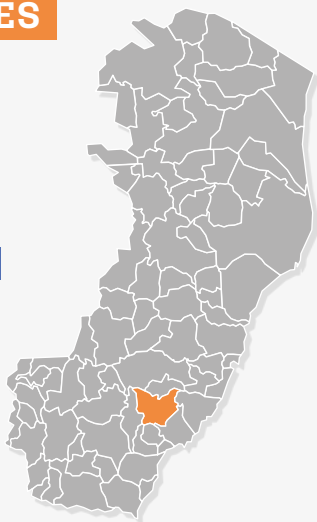
PIB EM MILHÕES

R\$ 457,72



PIB PER CAPITA

R\$ 31,20 mil



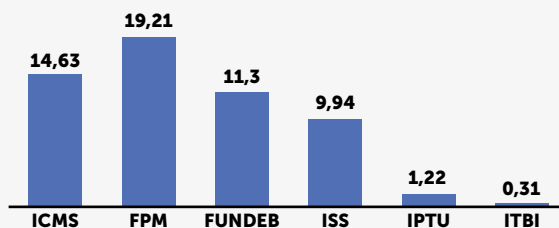
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **89,99**

DESPESA PAGA **80,17**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

ALTO RIO NOVO



POPULAÇÃO

7.760



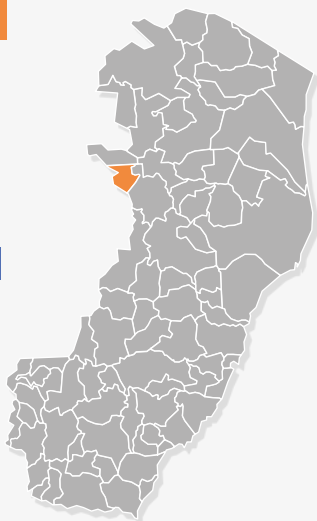
PIB EM MILHÕES

R\$ 113,03



PIB PER CAPITA

R\$ 14,28 mil



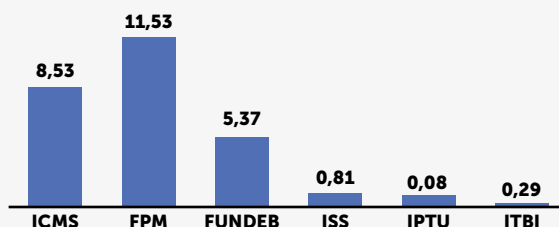
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **43,23**

DESPESA PAGA **37,83**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

ANCHIETA



POPULAÇÃO

33.017



PIB EM BILHÕES

R\$ 5,76



PIB PER CAPITA

R\$ 190,33 mil



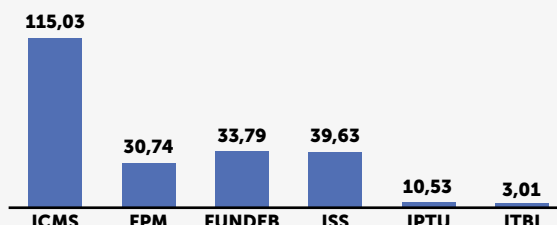
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **344,01**

DESPESA PAGA **301,26**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

APIACÁ



POPULAÇÃO

7.462



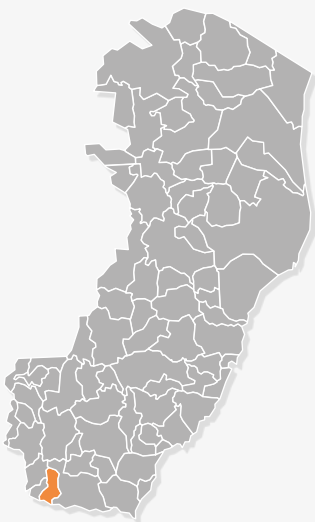
PIB EM MILHÕES

R\$ 118,19



PIB PER CAPITA

R\$ 15,67 mil



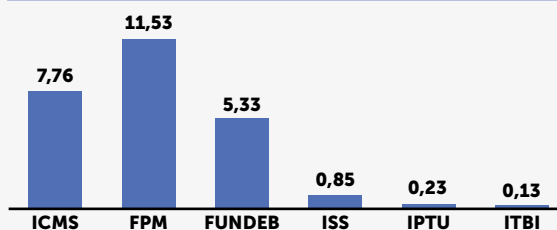
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **54,98**

DESPESA PAGA **48,19**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

ARACRUZ



POPULAÇÃO

103.363



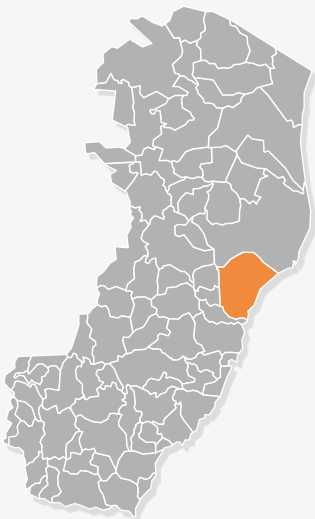
PIB EM BILHÕES

R\$ 5,31



PIB PER CAPITA

R\$ 50,62 mil



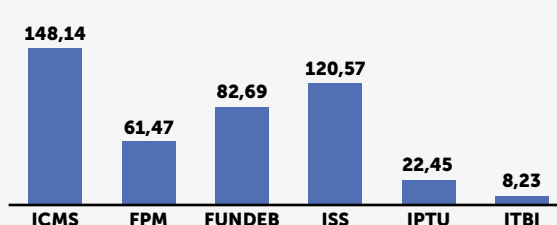
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **813,09**

DESPESA PAGA **646,58**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025



Vem pra ARACRUZ

Você vai se surpreender.

Aracruz é um município capixaba que combina localização privilegiada, infraestrutura em expansão e diversidade natural. Com litoral preservado, reservas ambientais e roteiros culturais que valorizam suas raízes, a cidade se consolida como destino turístico em crescimento. Ao mesmo tempo, abriga um dos polos industriais mais promissores do estado, com porto, mão de obra qualificada e ambiente propício para novos negócios.



PREFEITURA DE
ARACRUZ

www.aracruz.es.gov.br



ATÍLIO VIVÁCQUA



POPULAÇÃO

11.046



PIB EM MILHÕES

R\$ 360,87



PIB PER CAPITA

R\$ 29,41 mil



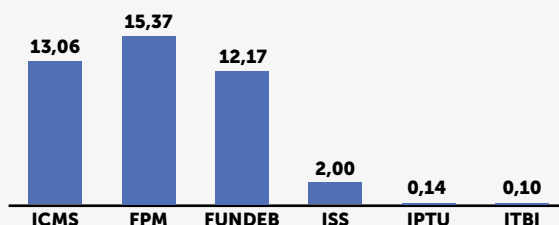
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **71,75**

DESPESA PAGA **63,90**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

BAIXO GUANDU



POPULAÇÃO

32.829



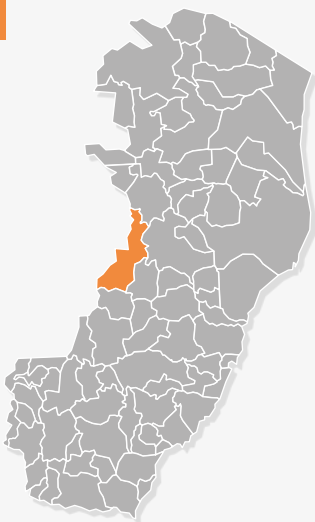
PIB EM MILHÕES

R\$ 928,27



PIB PER CAPITA

R\$ 29,69 mil



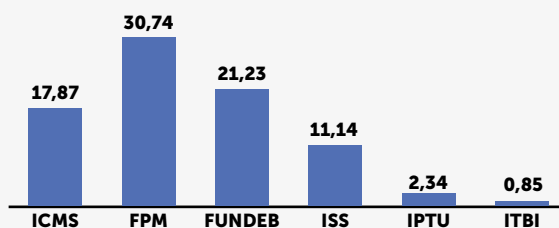
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **167,49**

DESPESA PAGA **134,83**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

BARRA DE SÃO FRANCISCO



POPULAÇÃO

45.415



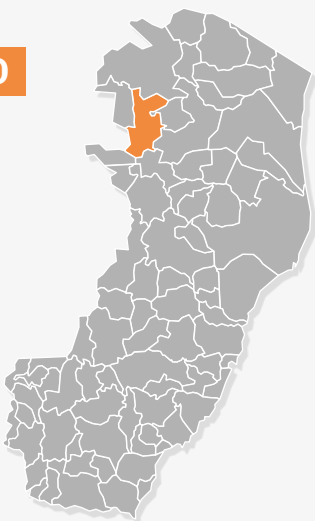
PIB EM BILHÃO

R\$ 1,16



PIB PER CAPITA

R\$ 25,71 mil



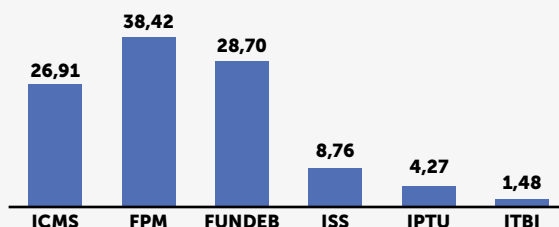
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **200,72**

DESPESA PAGA **163,27**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

Venha conhecer
**BAIXO
GUANDU**

Capital Estadual do Voo Livre.
Na terra onde a força se une à beleza,
investir é acreditar no progresso.



BOA ESPERANÇA



POPULAÇÃO

14.054



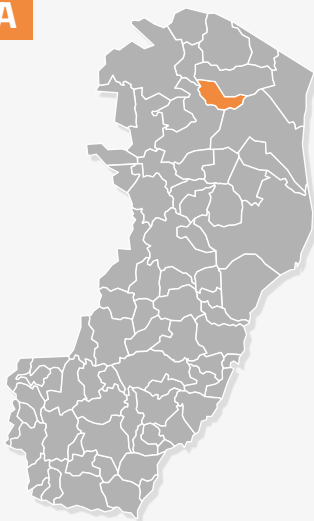
PIB EM MILHÕES

R\$ 271,04



PIB PER CAPITA

R\$ 17,89 mil



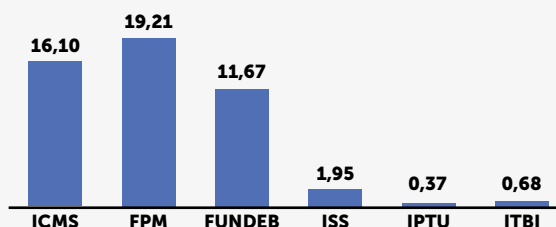
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **96,50**

DESPESA PAGA **84,42**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

BOM JESUS DO NORTE



POPULAÇÃO

10.820



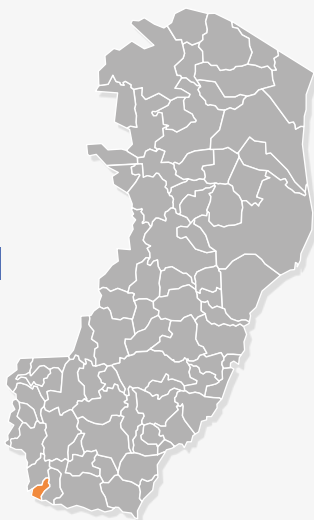
PIB EM MILHÕES

R\$ 186,83



PIB PER CAPITA

R\$ 18,70 mil



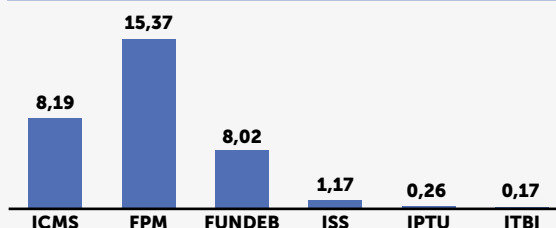
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **58,08**

DESPESA PAGA **49,23**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

BREJETUBA



POPULAÇÃO

13.718



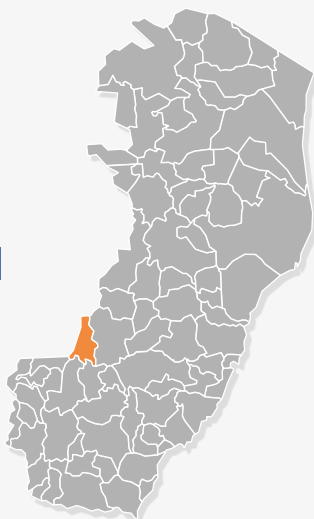
PIB EM MILHÕES

R\$ 294,75



PIB PER CAPITA

R\$ 23,67 mil



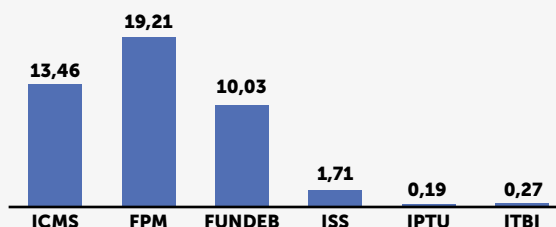
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **72,53**

DESPESA PAGA **64,24**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025



**PRIMEIRO
LUGAR GERAL
EM AUDIÊNCIA**



Fonte: Kantar IBOPE Media EasyMedia4 | GVI | AGO/2025 a OUT/2025 | LITORAL FM/WEB | AMBOS | 05-05 | 2a-Dom | OPM#





CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM



POPULAÇÃO

198.342



PIB EM BILHÕES

R\$ 6,14



PIB PER CAPITA

R\$ 28,97 mil



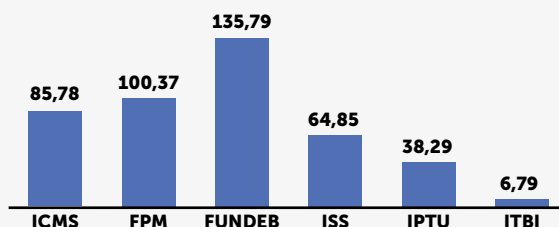
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **846,44**

DESPESA PAGA **612,64**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

CARIACICA



POPULAÇÃO

376.200



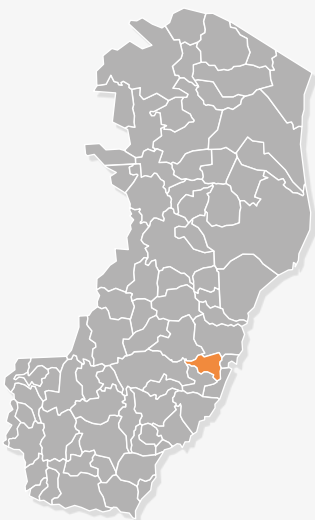
PIB EM BILHÕES

R\$ 13,69



PIB PER CAPITA

R\$ 35,44 mil



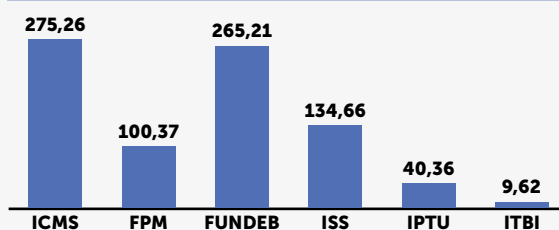
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhão de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **1.354,93**

DESPESA PAGA **1.178,50**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

CASTELO



POPULAÇÃO

39.575



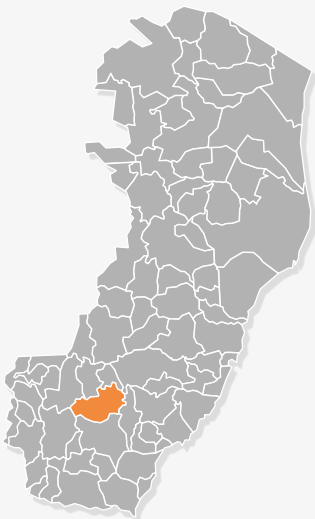
PIB EM BILHÃO

R\$ 1,17



PIB PER CAPITA

R\$ 30,84 mil



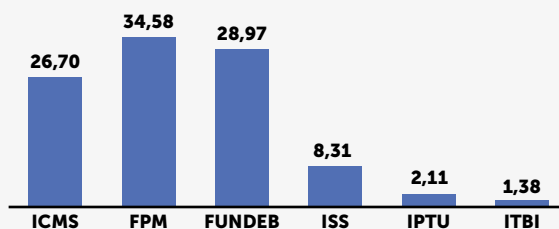
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **158,33**

DESPESA PAGA **132,93**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



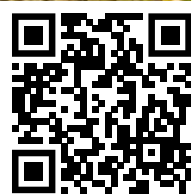
DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

CARIACICA TECHAMA!

**Agroturismo • Aventura
Cultura • Comércio
Gastronomia • Religioso**



**PREFEITURA DE
CARIACICA**



COLATINA



POPULAÇÃO

129.301



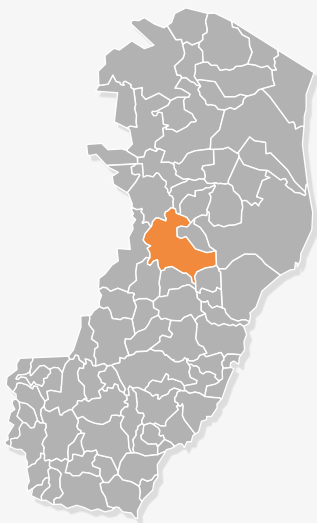
PIB EM BILHÕES

R\$ 4,37



PIB PER CAPITA

R\$ 35,22 mil



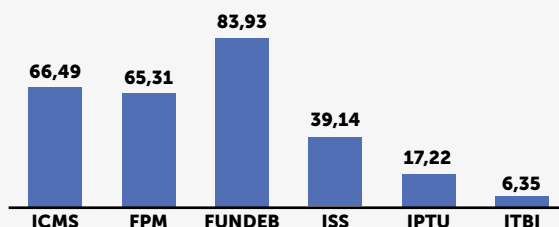
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **643,70**

DESPESA PAGA **534,19**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

CONCEIÇÃO DA BARRA



POPULAÇÃO

28.923



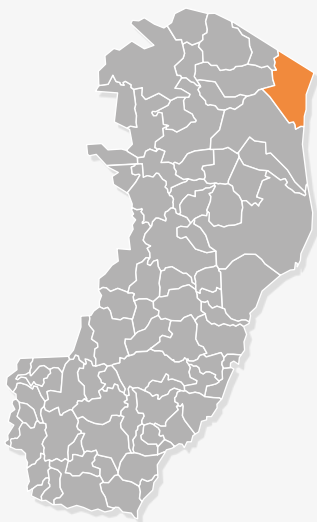
PIB EM MILHÕES

R\$ 607,06



PIB PER CAPITA

R\$ 19,28 mil



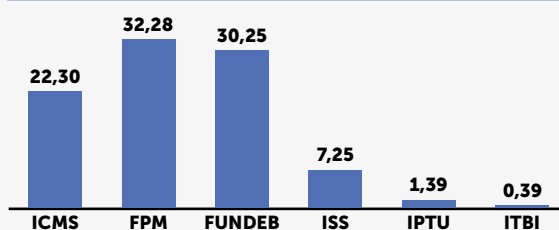
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **190,60**

DESPESA PAGA **143,68**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ OUTUBRO/2025

CONCEIÇÃO DO CASTELO



POPULAÇÃO

12.472



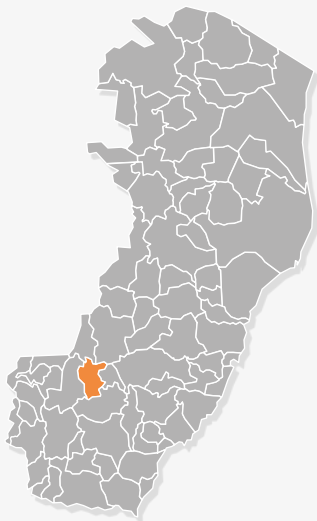
PIB EM MILHÕES

R\$ 279,07



PIB PER CAPITA

R\$ 21,65 mil



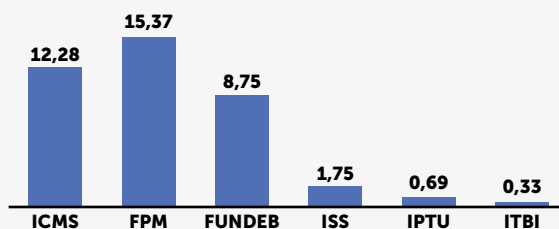
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **63,14**

DESPESA PAGA **49,54**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

DIVINO DE SÃO LOURENÇO



POPULAÇÃO

5.397



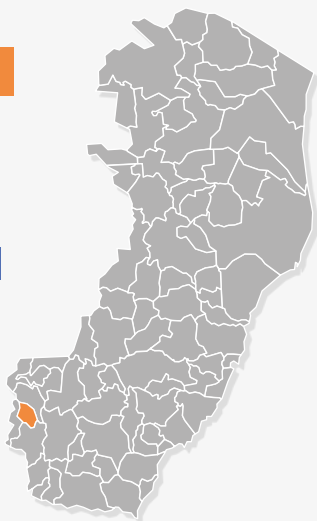
PIB EM MILHÕES

R\$ 82,57



PIB PER CAPITA

R\$ 19,49 mil

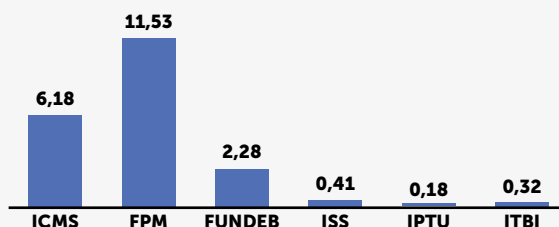


CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS



PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

DOMINGOS MARTINS



POPULAÇÃO

38.236



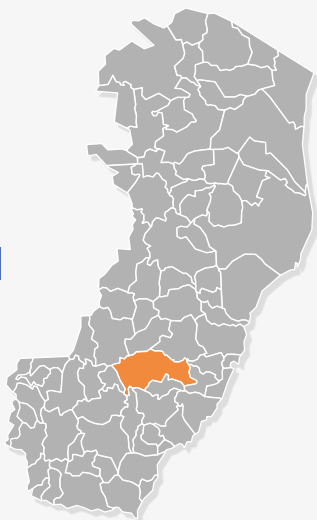
PIB EM MILHÕES

R\$ 957,68



PIB PER CAPITA

R\$ 28,06 mil

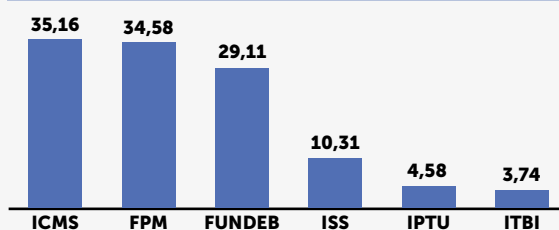


CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS



PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

DORES DO RIO PRETO



POPULAÇÃO

6.902



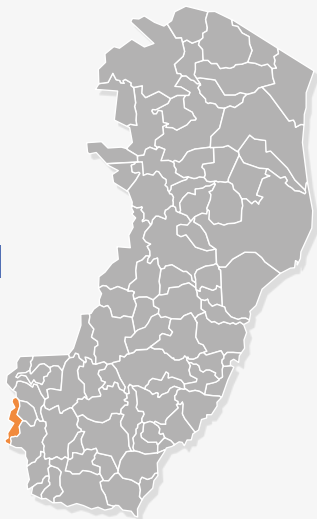
PIB EM MILHÕES

R\$ 159,78



PIB PER CAPITA

R\$ 23,52 mil

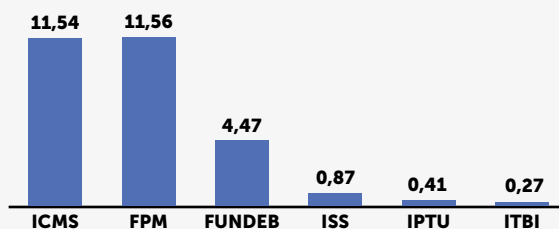


CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS



PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025



ECOPORANGA



POPULAÇÃO

21.611



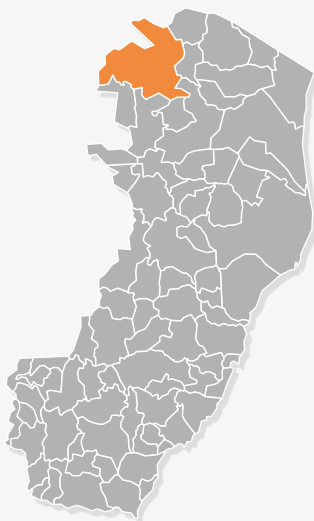
PIB EM MILHÕES

R\$ 411,08



PIB PER CAPITA

R\$ 18,07 mil



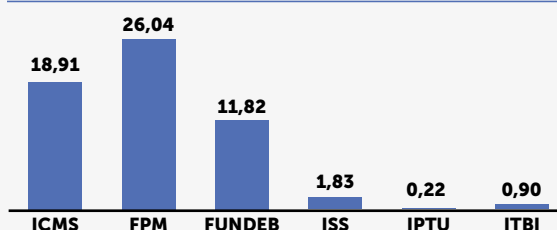
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **97,99**

DESPESA PAGA **73,82**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

FUNDÃO



POPULAÇÃO

18.898



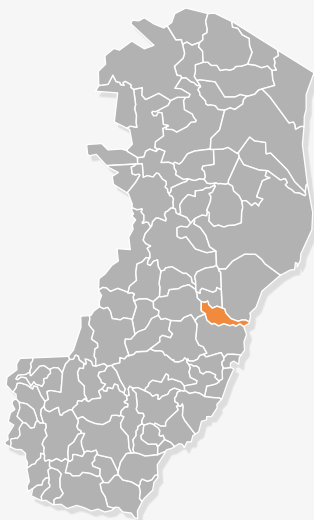
PIB EM MILHÕES

R\$ 468,47



PIB PER CAPITA

R\$ 20,93 mil



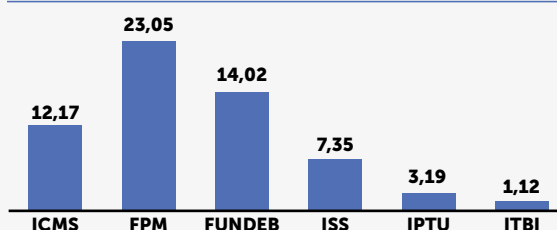
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **118,07**

DESPESA PAGA **88,07**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

GOVERNADOR

LINDENBERG



POPULAÇÃO

11.484



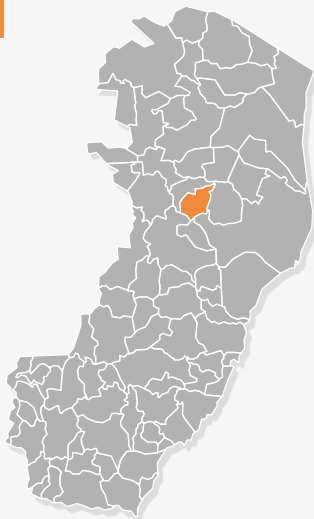
PIB EM MILHÕES

R\$ 334,33



PIB PER CAPITA

R\$ 25,62 mil



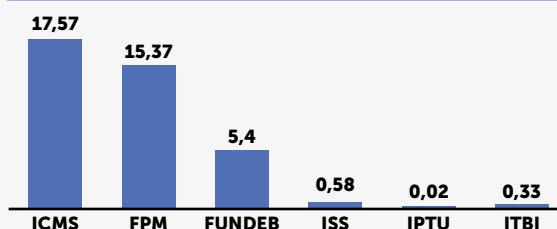
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **71,97**

DESPESA PAGA **59,64**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

GUAÇUÍ



POPULAÇÃO

31.418



PIB EM MILHÕES

R\$ 612,49



PIB PER CAPITA

R\$ 19,52 mil



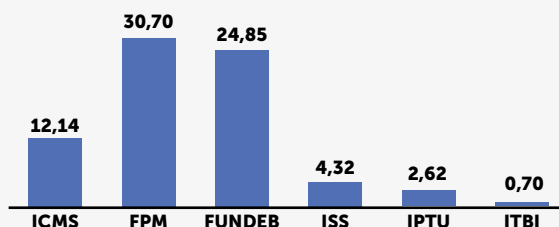
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **133,41**

DESPESA PAGA **108,45**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

GUARAPARI



POPULAÇÃO

136.311



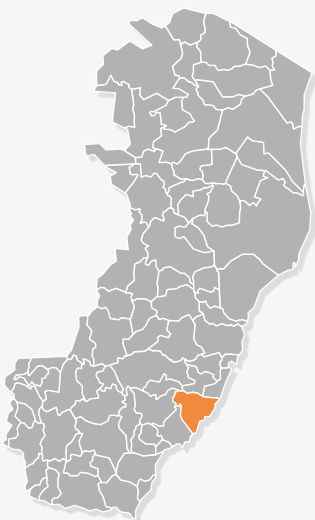
PIB EM BILHÕES

R\$ 2,53



PIB PER CAPITA

R\$ 19,74 mil



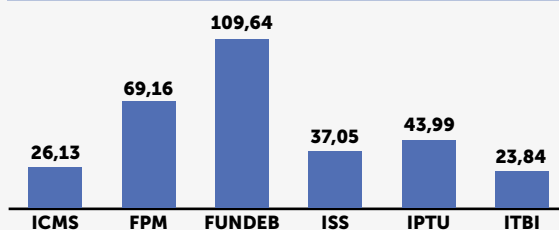
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **537,43**

DESPESA PAGA **448,43**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

IBATIBA



POPULAÇÃO

27.543



PIB EM MILHÕES

R\$ 450,08



PIB PER CAPITA

R\$ 16,81 mil



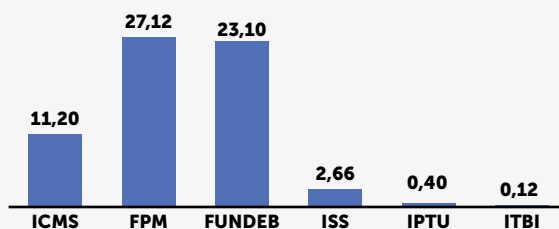
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **100,89**

DESPESA PAGA **94,82**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025



IBIRAÇU



POPULAÇÃO

12.304



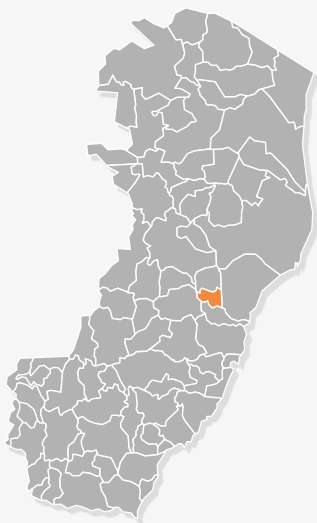
PIB EM MILHÕES

R\$ 289,51



PIB PER CAPITA

R\$ 22,79 mil



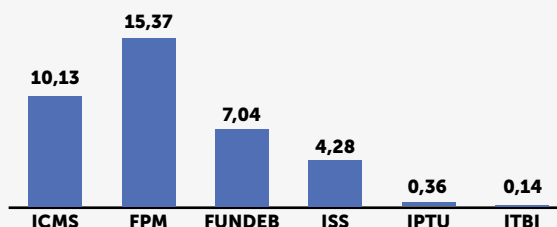
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **72,01**

DESPESA PAGA **61,60**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

IBITIRAMA



POPULAÇÃO

10.015



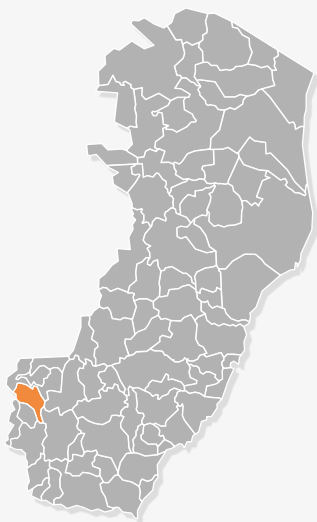
PIB EM MILHÕES

R\$ 171,98



PIB PER CAPITA

R\$ 19,47 mil



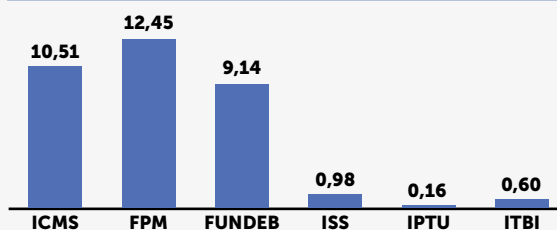
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **64,74**

DESPESA PAGA **56,14**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ OUTUBRO/2025

ICONHA



POPULAÇÃO

12.790



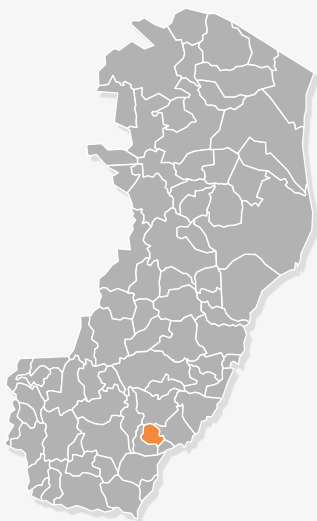
PIB EM MILHÕES

R\$ 314,84



PIB PER CAPITA

R\$ 22,35 mil



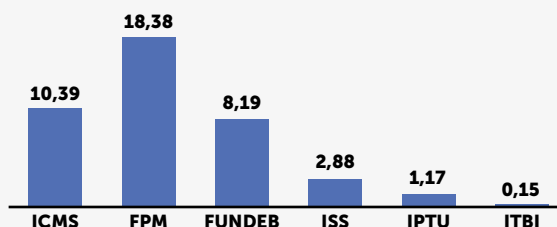
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **90,86**

DESPESA PAGA **77,15**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

IRUPI



POPULAÇÃO

14.647



PIB EM MILHÕES

R\$ 236,22



PIB PER CAPITA

R\$ 17,27 mil



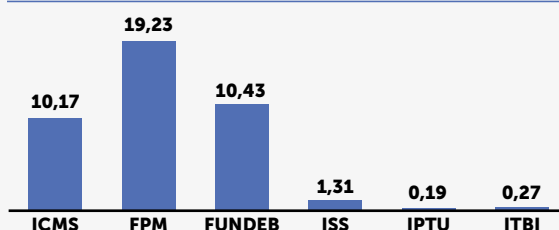
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **67,64**

DESPESA PAGA **61,13**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

ITAGUAÇU



POPULAÇÃO

14.042



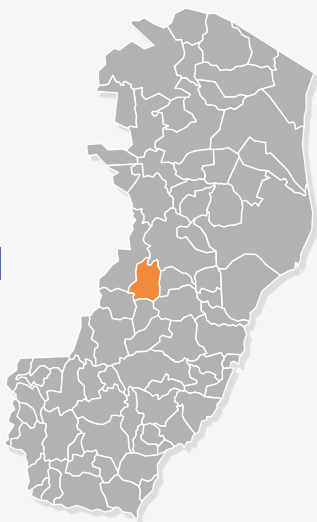
PIB EM MILHÕES

R\$ 325,86



PIB PER CAPITA

R\$ 23,30 mil



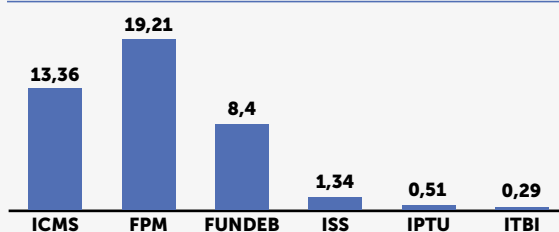
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **70,00**

DESPESA PAGA **60,29**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

ITAPEMIRIM



POPULAÇÃO

44.020



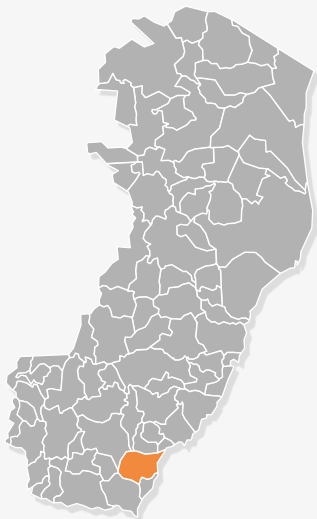
PIB EM BILHÕES

R\$ 5,74



PIB PER CAPITA

R\$ 164,32 mil



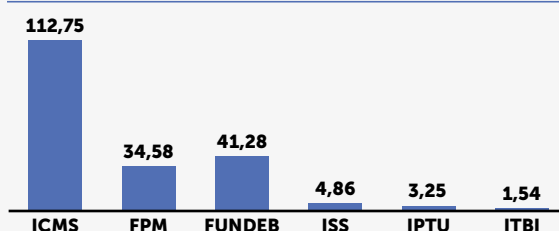
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **415,85**

DESPESA PAGA **366,09**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025





ITARANA



POPULAÇÃO

10.975



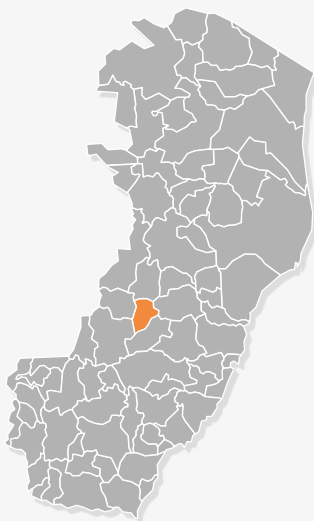
PIB EM MILHÕES

R\$ 266,03



PIB PER CAPITA

R\$ 25,49 mil



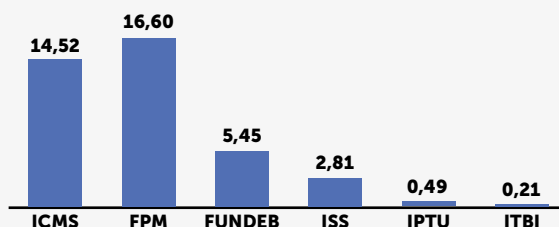
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **62,87**

DESPESA PAGA **55,88**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ OUTUBRO/2025

IÚNA



POPULAÇÃO

30.556



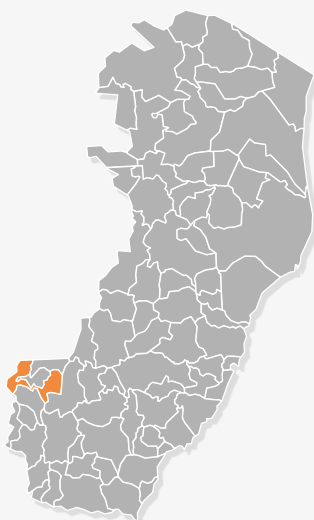
PIB EM MILHÕES

R\$ 538,44



PIB PER CAPITA

R\$ 18,30 mil



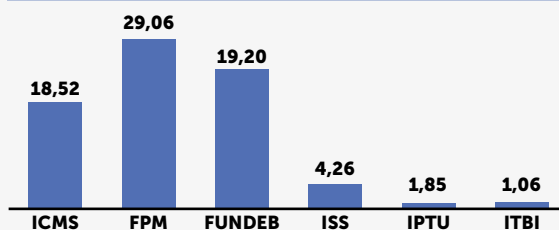
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **122,74**

DESPESA PAGA **114,42**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ OUTUBRO/2025

JAGUARÉ



POPULAÇÃO

31.551



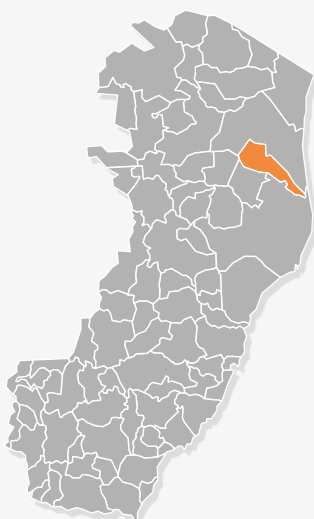
PIB EM MILHÕES

R\$ 963,63



PIB PER CAPITA

R\$ 30,50 mil



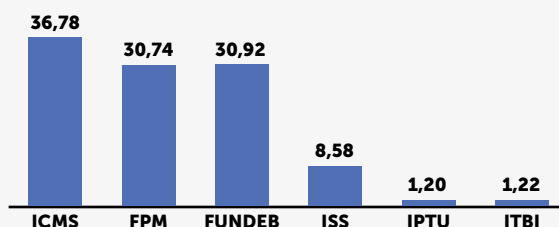
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **182,02**

DESPESA PAGA **152,76**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025



CAFÉ CONILON DE

Jaguare

vence fronteiras

FEIRA INTERNACIONAL DO CAFÉ CONILON – FICC

O município sediou a primeira feira Internacional do grão e se tornou a capital do café conilon no Brasil!

AGROTURISMO

Este ano, Jaguaré inaugurou 4 roteiros turísticos que vão fazer o turismo rural ganhar nova versão. Os roteiros envolvem turismo, cultura e economia com o cheiro e o sabor do campo!

EDUCAÇÃO

Jaguare alcançou em 2024 a meta nacional de Avaliação da Alfabetização prevista para 2030! Conquistamos 80,31% de crianças alfabetizadas em 2024! (Fonte INEP)*



Prefeitura de
JAGUARÉ

JERÔNIMO

MONTEIRO



POPULAÇÃO

12.108



PIB EM MILHÕES

R\$ 172,12



PIB PER CAPITA

R\$ 13,95 mil

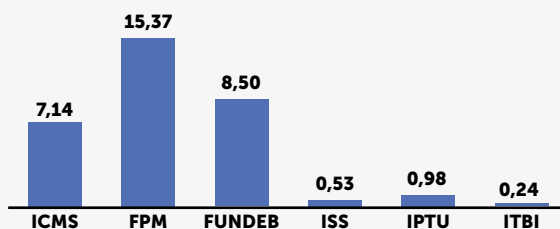


CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS



PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

JOÃO NEIVA



POPULAÇÃO

14.295



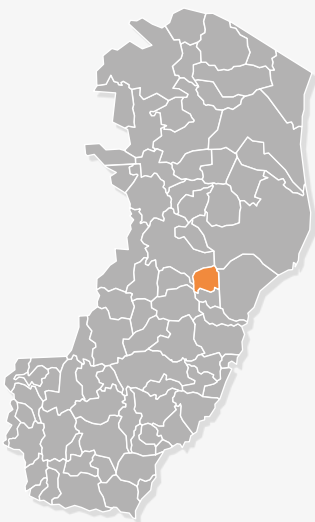
PIB EM MILHÕES

R\$ 646,25



PIB PER CAPITA

R\$ 38,52 mil

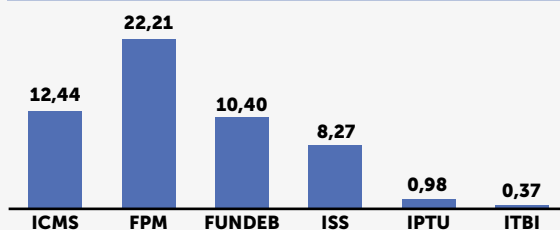


CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS



PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

LARANJA DA TERRA



POPULAÇÃO

11.597



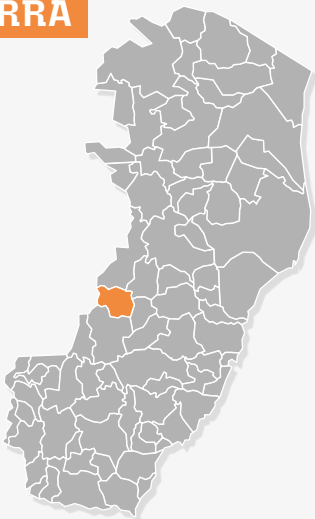
PIB EM MILHÕES

R\$ 187,68



PIB PER CAPITA

R\$ 17,18 mil

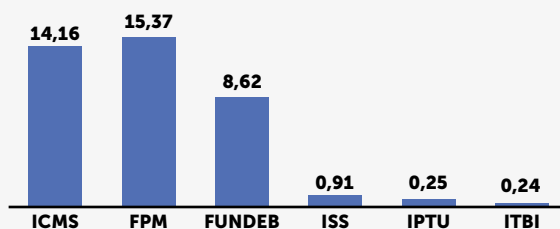


CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS



PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

LINHARES



POPULAÇÃO

183.797



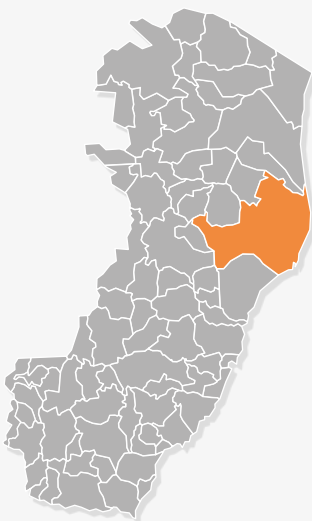
PIB EM BILHÕES

R\$ 8,03



PIB PER CAPITA

R\$ 44,70 mil



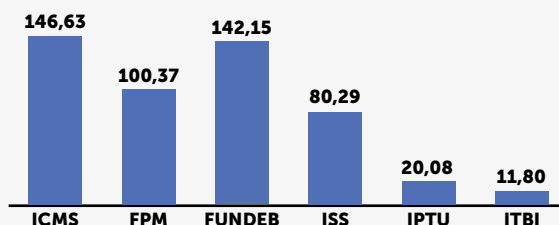
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **931,86**

DESPESA PAGA **774,43**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

MANTENÓPOLIS



POPULAÇÃO

13.131



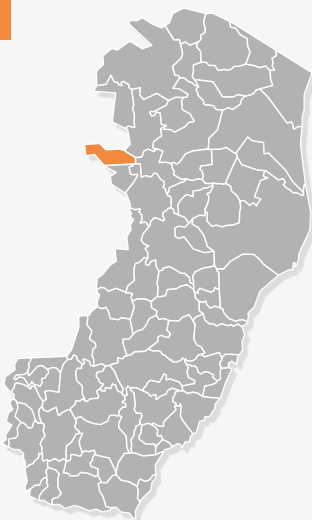
PIB EM MILHÕES

R\$ 203,07



PIB PER CAPITA

R\$ 12,97 mil



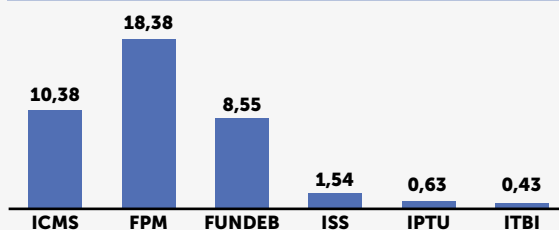
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **66,59**

DESPESA PAGA **55,47**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

MARATAÍZES



POPULAÇÃO

45.953



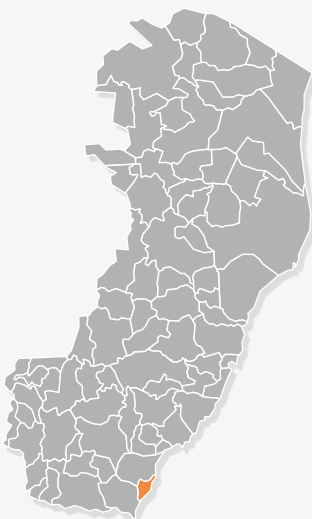
PIB EM BILHÕES

R\$ 6,65



PIB PER CAPITA

R\$ 169,63 mil



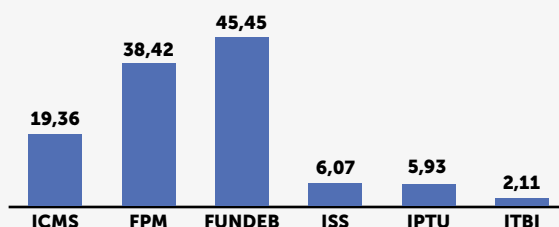
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **306,35**

DESPESA PAGA **275,63**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025



MARECHAL FLORIANO



POPULAÇÃO

18.964



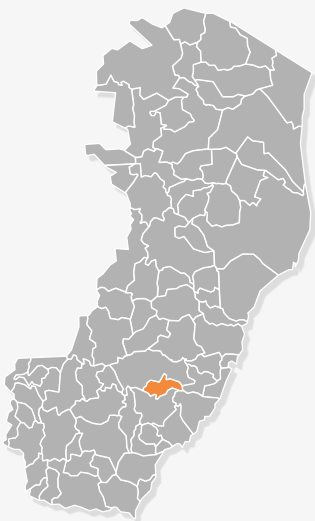
PIB EM MILHÕES

R\$ 516,90



PIB PER CAPITA

R\$ 30,15 mil

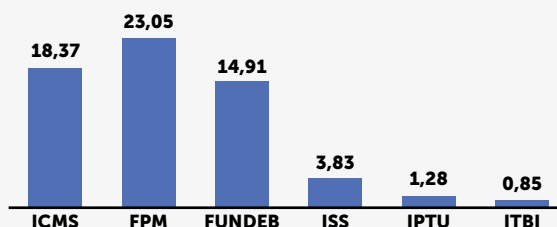


CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS



PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

MARILÂNDIA



POPULAÇÃO

13.087



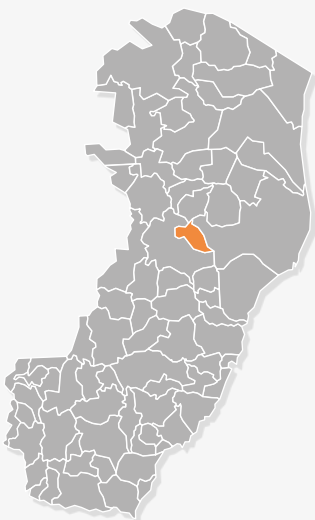
PIB EM MILHÕES

R\$ 312,88



PIB PER CAPITA

R\$ 23,90 mil

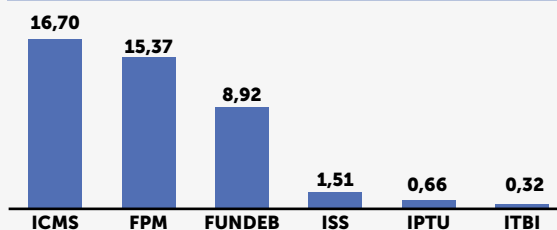


CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS



PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

MIMOSO DO SUL



POPULAÇÃO

25.088



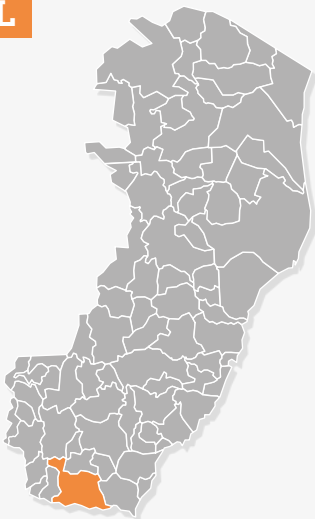
PIB EM MILHÕES

R\$ 607,41



PIB PER CAPITA

R\$ 23,29 mil

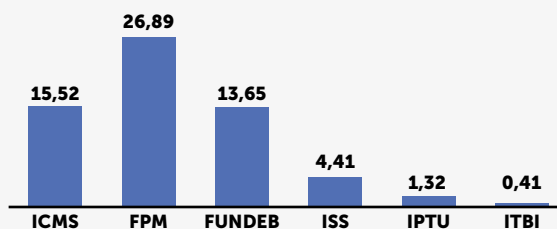


CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS



PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

MONTANHA



POPULAÇÃO

19.830



PIB EM MILHÕES

R\$ 410,50



PIB PER CAPITA

R\$ 21,65 mil

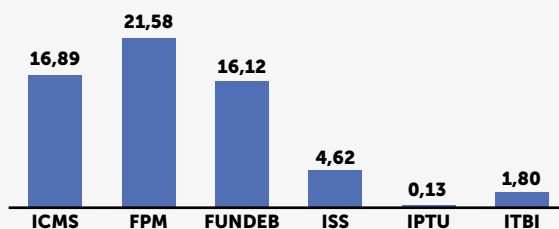


CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS



PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

MUCURICI



POPULAÇÃO

5.653



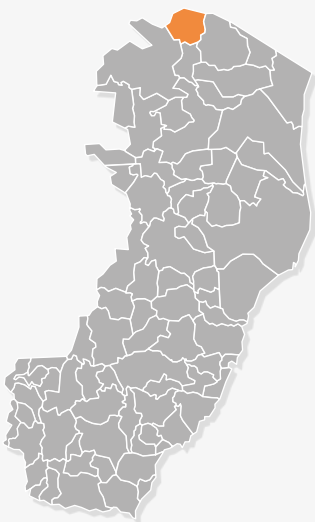
PIB EM MILHÕES

R\$ 96,74



PIB PER CAPITA

R\$ 17,69 mil

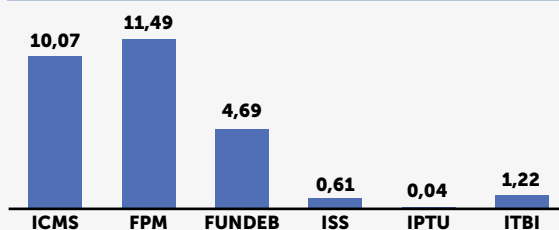


CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS



PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

MUNIZ FREIRE



POPULAÇÃO

18.809



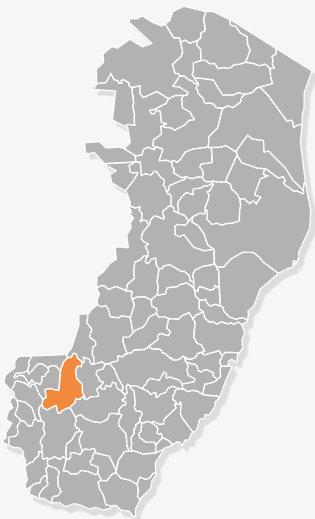
PIB EM MILHÕES

R\$ 383,33



PIB PER CAPITA

R\$ 22,31 mil

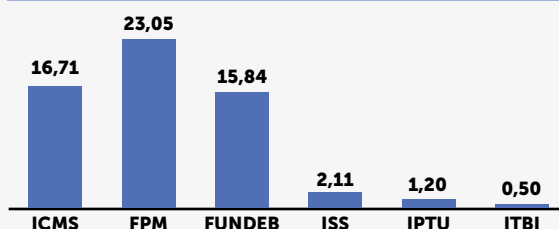


CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS



PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025



MUQUI



POPULAÇÃO

14.185



PIB EM MILHÕES

R\$ 234,32



PIB PER CAPITA

R\$ 15,01 mil



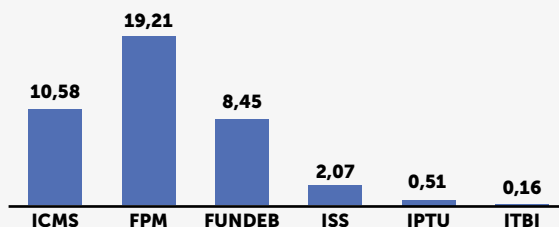
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **70,42**

DESPESA PAGA **50,49**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

NOVA VENÉCIA



POPULAÇÃO

52.324



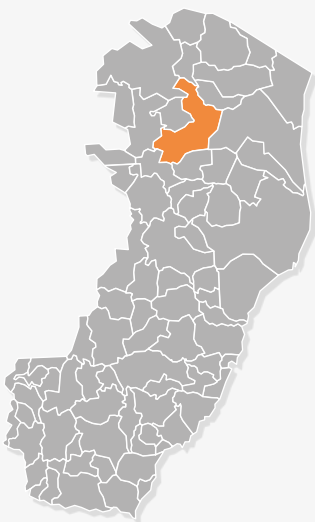
PIB EM BILHÃO

R\$ 1,33



PIB PER CAPITA

R\$ 26,39 mil



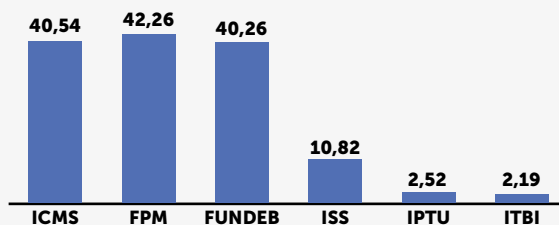
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **232,93**

DESPESA PAGA **182,48**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

PANCAS



POPULAÇÃO

19.120



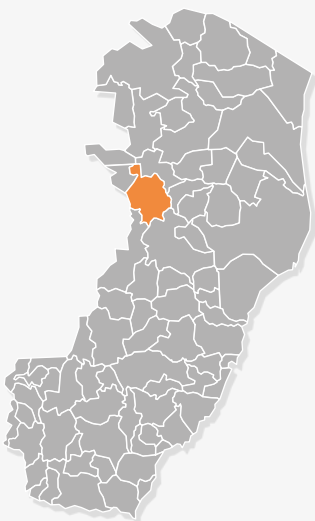
PIB EM MILHÕES

R\$ 358,49



PIB PER CAPITA

R\$ 15,30 mil



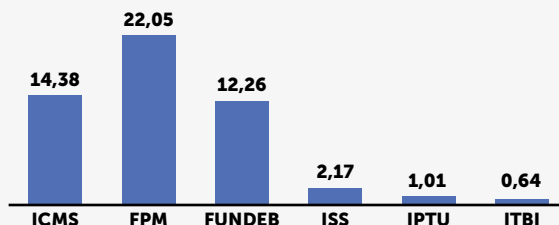
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **88,13**

DESPESA PAGA **82,97**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

PEDRO CANÁRIO



POPULAÇÃO

21.923



PIB EM MILHÕES

R\$ 401,43



PIB PER CAPITA

R\$ 15,10 mil

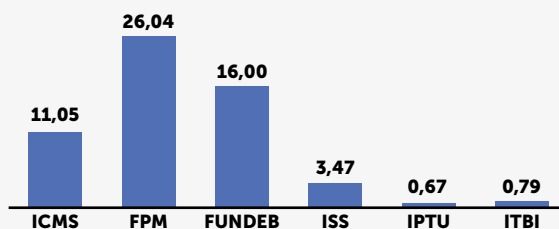


CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS



PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

PINHEIROS



POPULAÇÃO

24.843



PIB EM MILHÕES

R\$ 861,70



PIB PER CAPITA

R\$ 31,21 mil

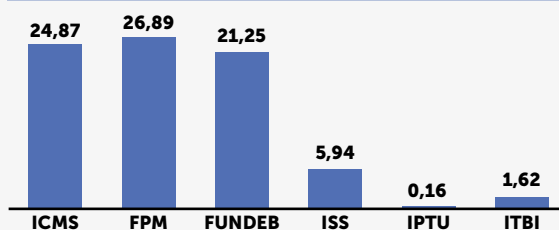


CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS



PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

PIÚMA



POPULAÇÃO

23.912



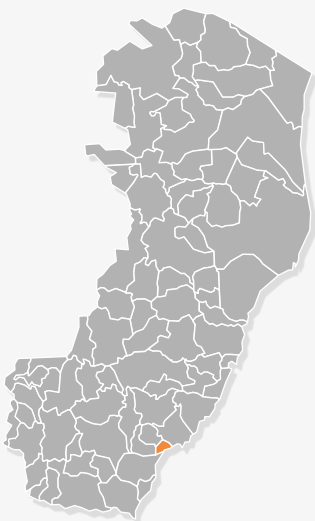
PIB EM MILHÕES

R\$ 876,05



PIB PER CAPITA

R\$ 39,13 mil

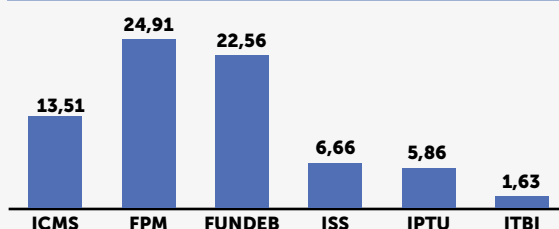


CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS



PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ OUTUBRO/2025





PONTO BELO



POPULAÇÃO

6.671



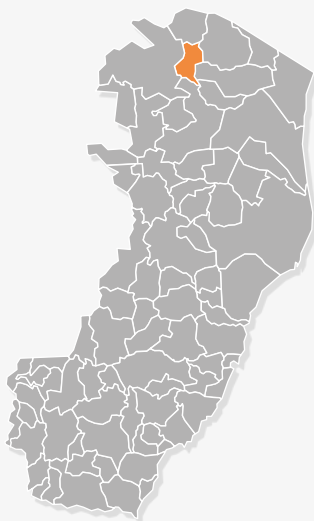
PIB EM MILHÕES

R\$ 107,54



PIB PER CAPITA

R\$ 13,41 mil

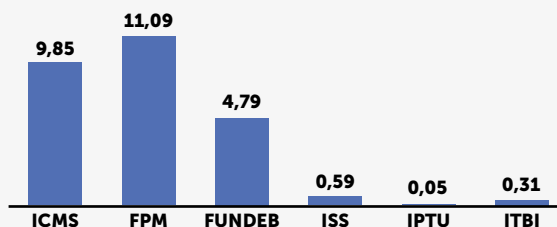


CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS



PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ OUTUBRO/2025

PRESIDENTE KENNEDY



POPULAÇÃO

14.852



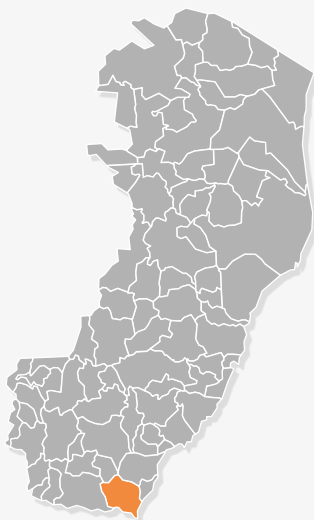
PIB EM BILHÕES

R\$ 6,81



PIB PER CAPITA

R\$ 580,17 mil

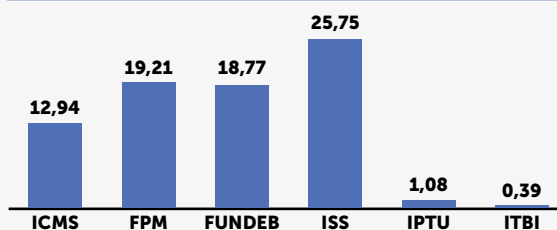


CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS



PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

RIO BANANAL



POPULAÇÃO

20.350



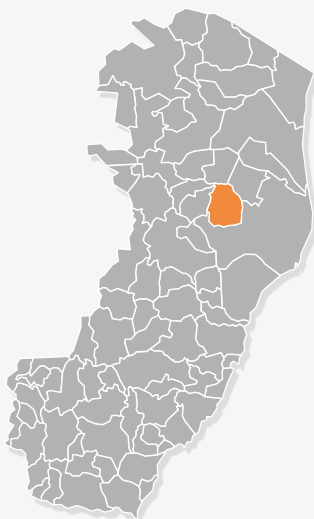
PIB EM MILHÕES

R\$ 525,68



PIB PER CAPITA

R\$ 27,09 mil

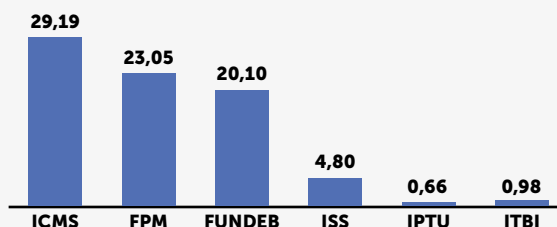


CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS



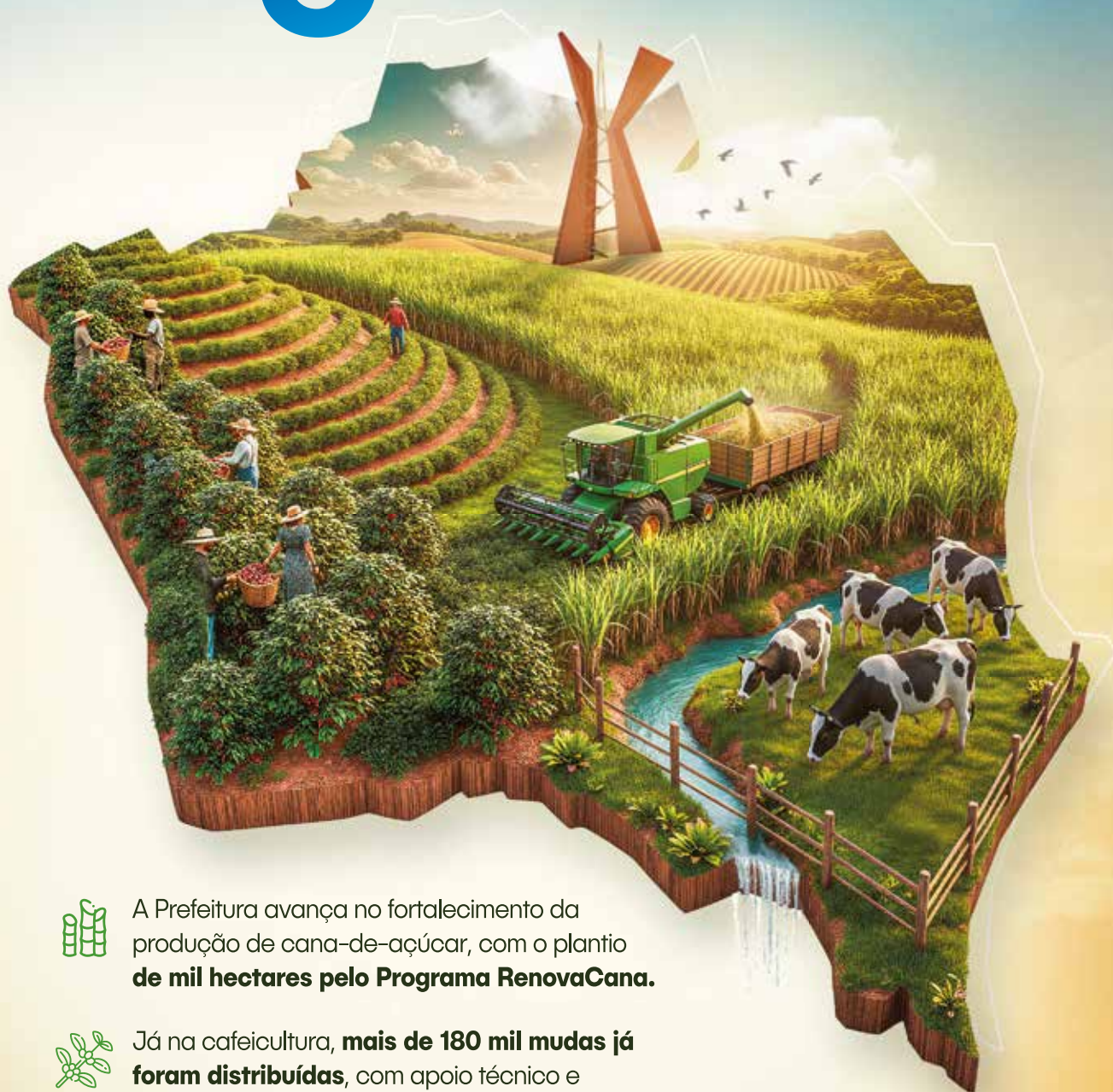
PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

Força do agro

Riquezas de Presidente Kennedy



A Prefeitura avança no fortalecimento da produção de cana-de-açúcar, com o plantio **de mil hectares pelo Programa RenovaCana.**



Já na cafeicultura, **mais de 180 mil mudas já foram distribuídas**, com apoio técnico e irrigação pelo **Programa Pró-Café.**



Na pecuária leiteira, **280 produtores recebem ração mensalmente**, reforçando uma das maiores bacias leiteiras do Estado.



**PRESIDENTE
KENNEDY**
PREFEITURA



RIO NOVO DO SUL



POPULAÇÃO

11.471



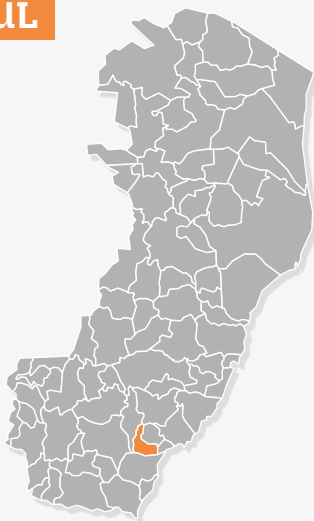
PIB EM MILHÕES

R\$ 229,88



PIB PER CAPITA

R\$ 19,76 mil



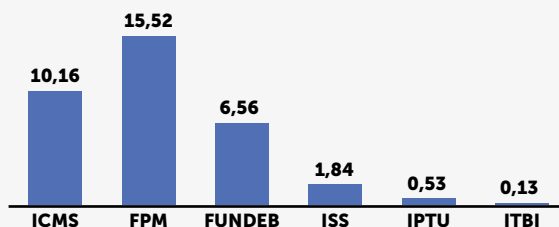
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **59,82**

DESPESA PAGA **52,38**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

SANTA

LEOPOLDINA



POPULAÇÃO

13.813



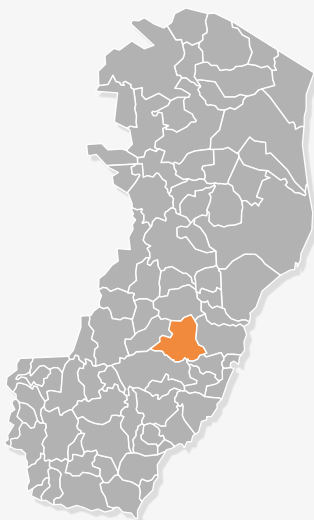
PIB EM MILHÕES

R\$ 330,15



PIB PER CAPITA

R\$ 27,12 mil



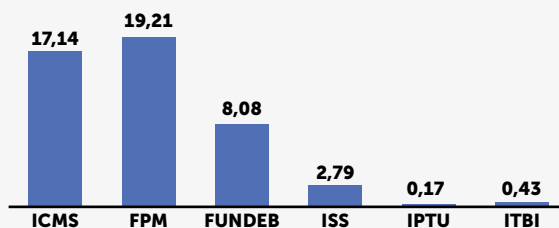
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **83,76**

DESPESA PAGA **61,60**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

SANTA MARIA

DE JETIBÁ



POPULAÇÃO

45.575



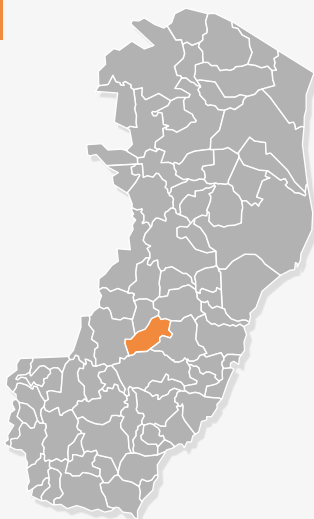
PIB EM BILHÃO

R\$ 1,63



PIB PER CAPITA

R\$ 39,22 mil



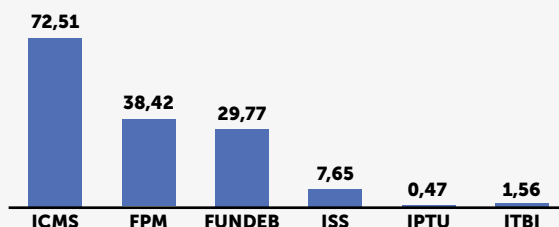
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **246,35**

DESPESA PAGA **188,02**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025



em movi mento

O programa mais capixaba do mundo.
Todos os sábados, **na tela da TV Gazeta.**





SANTA TERESA



POPULAÇÃO

23.872



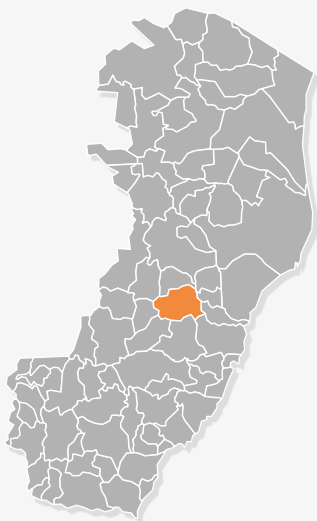
PIB EM MILHÕES

R\$ 577,18



PIB PER CAPITA

R\$ 24,19 mil



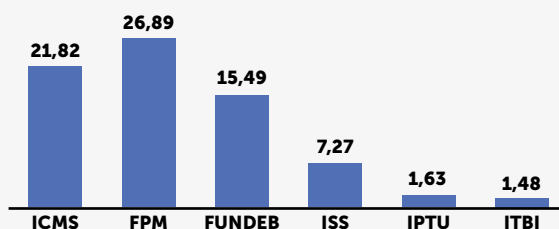
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **121,38**

DESPESA PAGA **95,00**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

SÃO DOMINGOS DO NORTE



POPULAÇÃO

9.051



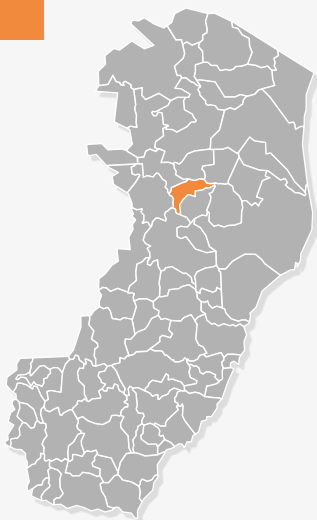
PIB EM MILHÕES

R\$ 331,33



PIB PER CAPITA

R\$ 37,93 mil



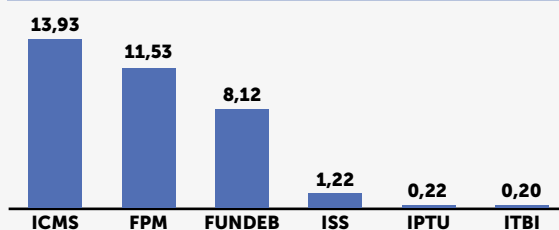
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **60,29**

DESPESA PAGA **54,12**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

SÃO GABRIEL DA PALHA



POPULAÇÃO

34.272



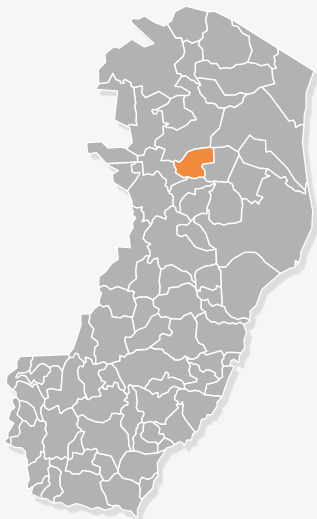
PIB EM MILHÕES

R\$ 762,06



PIB PER CAPITA

R\$ 19,49 mil



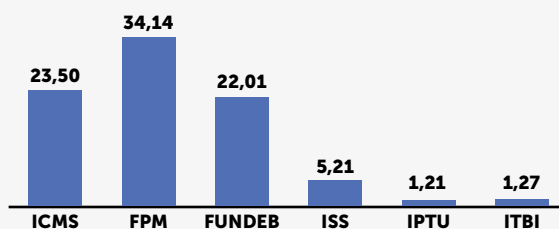
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **173,03**

DESPESA PAGA **148,28**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

SANTA TERESA

É O DESTINO PARA
SEU INVESTIMENTO



PREFEITURA MUNICIPAL DE
SANTA TERESA



visite nosso site para informações turísticas

SÃO JOSÉ DO CALÇADO



POPULAÇÃO

11.411



PIB EM MILHÕES

R\$ 203,59



PIB PER CAPITA

R\$ 19,32 mil



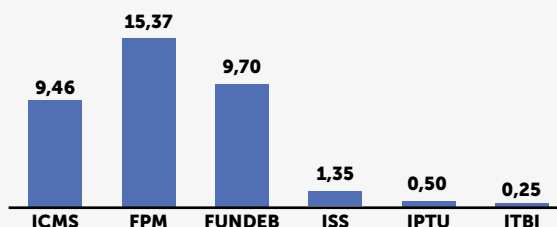
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **71,86**

DESPESA PAGA **64,59**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

SÃO MATEUS



POPULAÇÃO

134.423



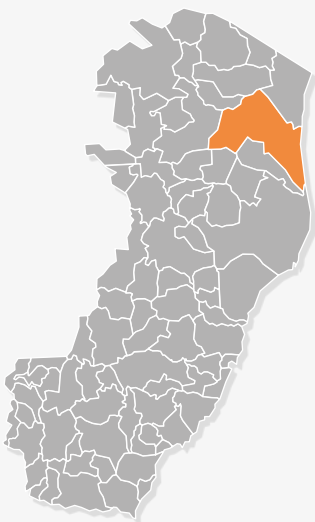
PIB EM BILHÕES

R\$ 2,94



PIB PER CAPITA

R\$ 21,89 mil



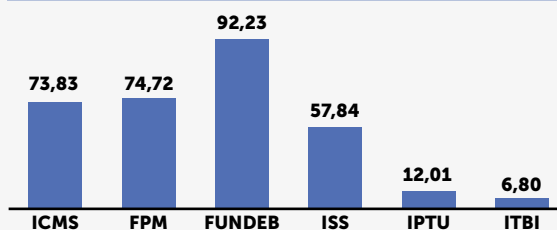
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **557,97**

DESPESA PAGA **430,40**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ OUTUBRO/2025

SÃO ROQUE DO CANAÃ



POPULAÇÃO

11.256



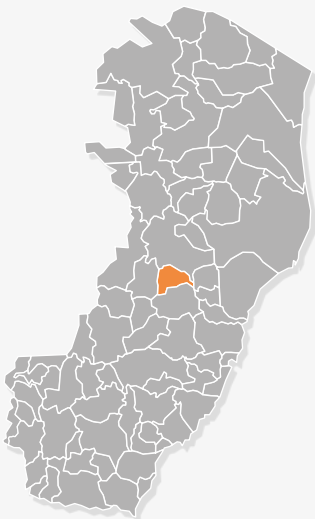
PIB EM MILHÕES

R\$ 228,98



PIB PER CAPITA

R\$ 18,17 mil



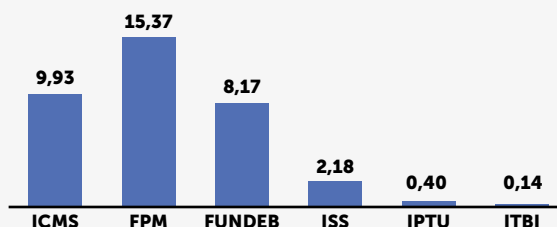
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **68,89**

DESPESA PAGA **65,40**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

SERRA



POPULAÇÃO

579.720



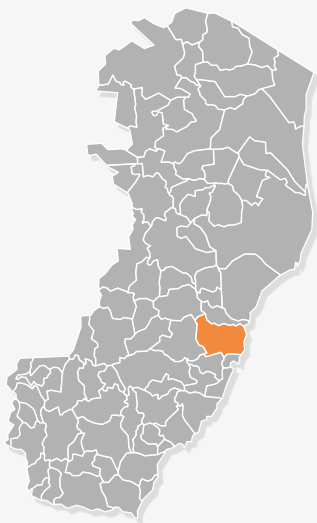
PIB EM BILHÕES

R\$ 37,27



PIB PER CAPITA

R\$ 69,45 mil



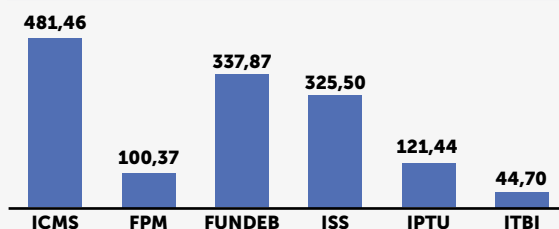
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **2.267,20**

DESPESA PAGA **2.038,68**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

SOORETAMA



POPULAÇÃO

28.668



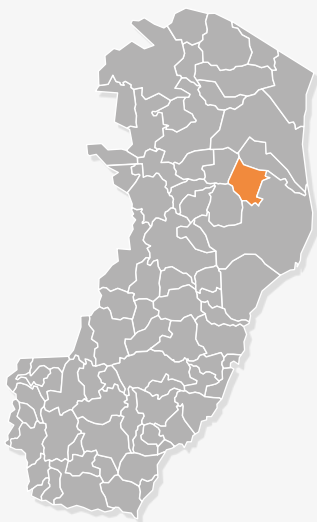
PIB EM MILHÕES

R\$ 667,52



PIB PER CAPITA

R\$ 21,34 mil



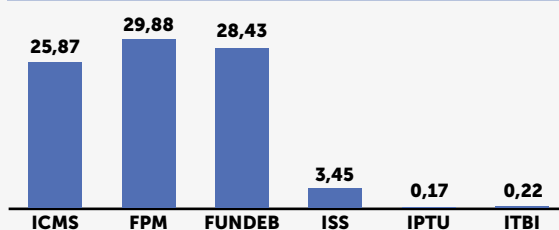
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **159,39**

DESPESA PAGA **132,16**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

VARGEM ALTA



POPULAÇÃO

20.390



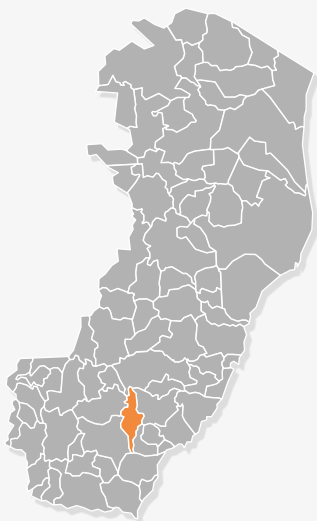
PIB EM MILHÕES

R\$ 430,10



PIB PER CAPITA

R\$ 19,74 mil



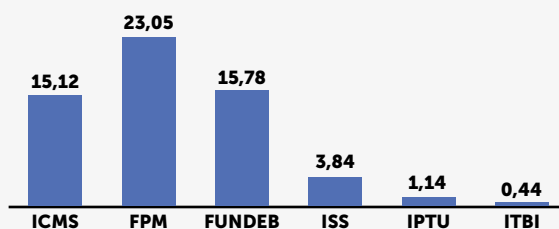
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **107,09**

DESPESA PAGA **100,40**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025





VENDA NOVA DO IMIGRANTE



POPULAÇÃO

25.395



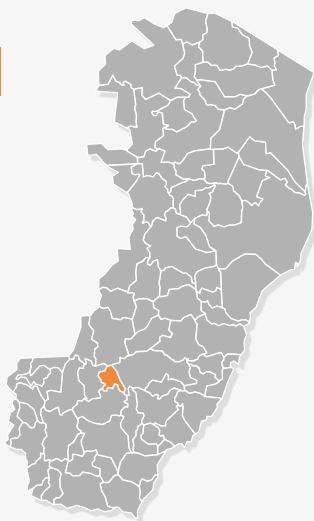
PIB EM MILHÕES

R\$ 702,15



PIB PER CAPITA

R\$ 26,79 mil



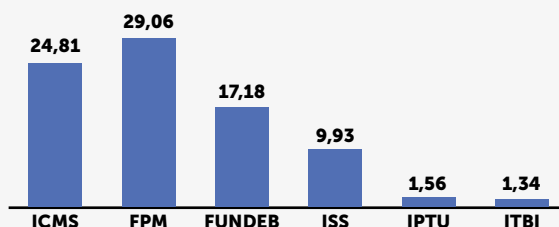
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **134,72**

DESPESA PAGA **102,46**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ OUTUBRO/2025

VIANA



POPULAÇÃO

79.043



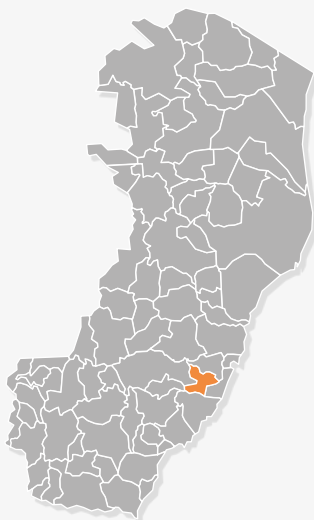
PIB EM BILHÕES

R\$ 4,22



PIB PER CAPITA

R\$ 52,36 mil



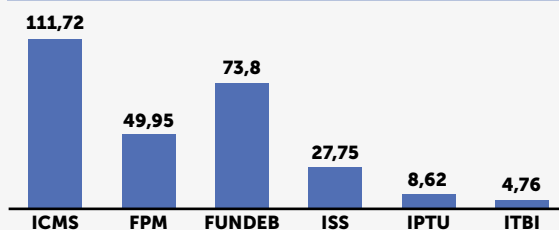
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **405,62**

DESPESA PAGA **342,56**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

VILA PAVÃO



POPULAÇÃO

9.319



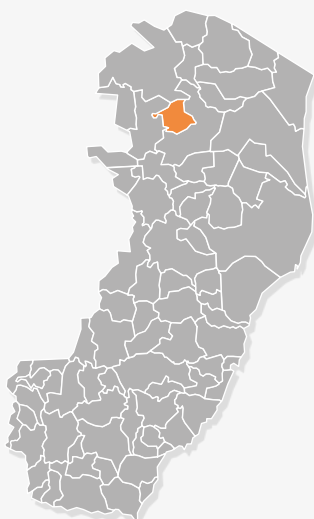
PIB EM MILHÕES

R\$ 180,64



PIB PER CAPITA

R\$ 19,46 mil



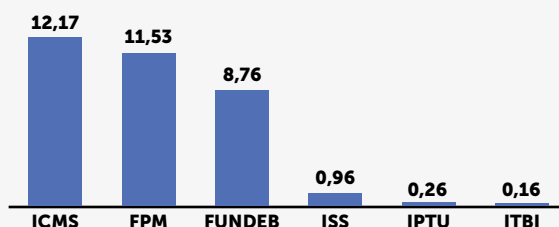
CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS

RECEITA TOTAL **62,79**

DESPESA PAGA **48,68**

PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

Juntos,



CONSTRUÍMOS NOVOS CAMINHOS EM VIANA.

Viana avança com Saúde que acolhe, Educação que inspira, Segurança cada vez mais preparada, áreas de Lazer que unem famílias e um Turismo que valoriza nossa história e impulsiona o crescimento da cidade.



PREFEITURA
VIANA



VILA VALÉRIO



POPULAÇÃO

14.267



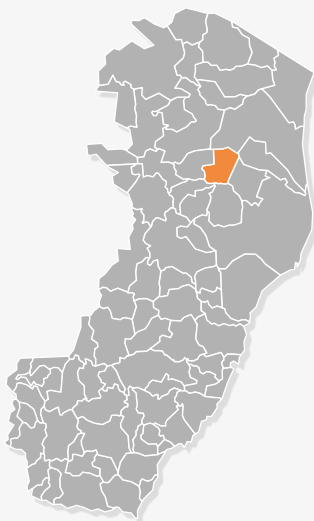
PIB EM MILHÕES

R\$ 434,06



PIB PER CAPITA

R\$ 30,86 mil

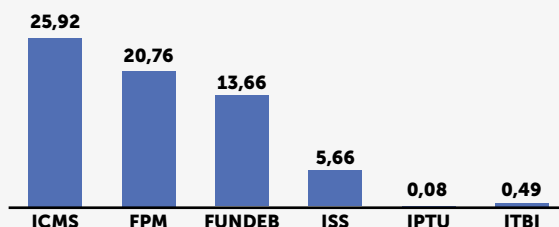


CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS



PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ OUTUBRO/2025

VILA VELHA



POPULAÇÃO

506.779



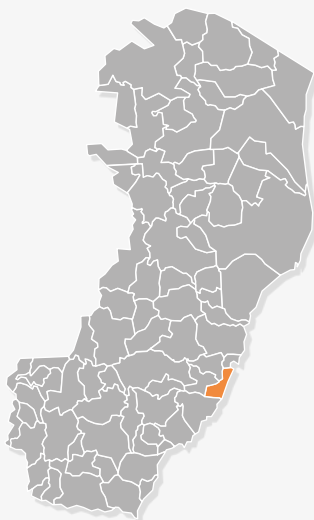
PIB EM BILHÕES

R\$ 16,30



PIB PER CAPITA

R\$ 32,05 mil

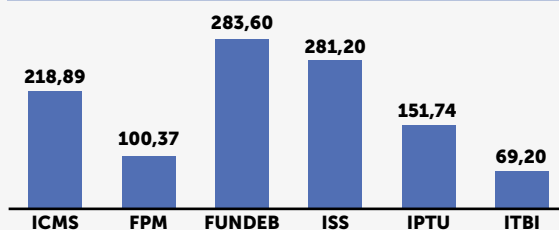


CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhão de R\$)

RECEITAS X DESPESAS



PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

VITÓRIA



POPULAÇÃO

343.378



PIB EM BILHÕES

R\$ 31,42



PIB PER CAPITA

R\$ 85,03 mil

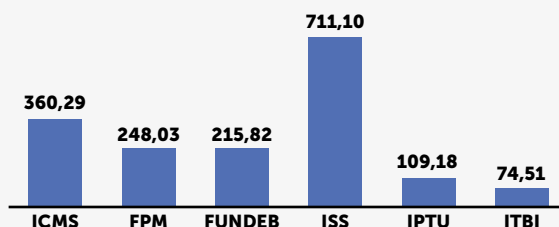


CENÁRIO FISCAL EM 2025 (em milhões de R\$)

RECEITAS X DESPESAS



PRINCIPAIS ARRECADAÇÕES



DADOS ATÉ SETEMBRO/2025

**O Banestes está
de cara nova.
E sempre junto
com você.**

Estar presente no dia a dia do capixaba é mais do que estar perto. É atender, entender e se envolver de verdade, com orgulho do que construímos e prontos para o que ainda vem por aí. Uma nova marca para um novo momento: com raízes no passado, foco no presente e olhos atentos para o futuro. De cara nova. Com a essência de sempre.



banestes
juntos para o futuro



banestes.com.br

A Gazeta[©]