

Até fim do ano, Itapoá entra na briga com portos da Região Sul

Guido Orgis

A competição no mercado de movimentação de contêineres na Região Sul ficará mais forte até o fim do ano, quando entra em operação o Porto de Itapoá – Tecon SC. Localizado a 130 quilômetros de Curitiba, na região Norte de Santa Catarina, ele atrairá cargas das mesmas áreas de influência dos portos de Paranaguá, São Francisco do Sul, Itajaí e Navegantes.

A previsão inicial era que o novo porto entraria em funcionamento na metade deste ano, mas as chuvas fortes dos últimos meses atrasaram as obras de pavimentação da SC-415, que são tocadas pelo governo catarinense. Orçada em pouco mais de R\$ 32 milhões, a conclusão da rodovia é essencial para o funcionamento do Tecon – com 28 quilômetros, a estrada liga Garuva a Itapoá sem a necessidade de cruzar áreas urbanas, onde o caminho é estreito e repleto de lombadas.

“Mudamos um pouco o cronograma e agora os equipamentos de cais chegam da China em novembro. Até o fim do ano queremos começar a operar”, conta Gabriel Ribeiro Vieira, diretor superintendente do Tecon. Na primeira fase, Itapoá terá capacidade para movimentar 300 mil TEUs (medida que equivale a um contêiner de 20 pés) por ano e empregará 500 pessoas. No início, estarão em funcionamento dois berços, instalados em um cais de 630 metros. O projeto prevê outras duas fases, com a inclusão de um berço em cada uma, o que elevaria a capacidade para 1 milhão de TEUs. Não existe prazo para a expansão, que vai depender das condições de mercado.

Os sócios do Porto de Itapoá investiram R\$ 450 milhões para entrar em um segmento que crescia a um ritmo de 20% ao ano até o início da crise. A operação é semelhante à existente em Navegantes, onde um grupo privado construiu um porto especializado em contêineres em frente ao terminal de Itajaí. *“Estamos na mesma área de influência de outros portos. Entendemos que existe mercado para todos, mas é claro que devem se sair melhor aqueles que forem mais eficientes e liberarem os navios mais rápido”*, diz Vieira.

O executivo acredita que até o fim deste ano o mercado de contêineres deve voltar ao nível de demanda visto em 2008 e, a partir disso, voltará a crescer. *“O Brasil tem menos de 2% do mercado mundial de movimentação de contêineres. Acreditamos que o país tem condições de aumentar sua participação”*, comenta. Os sócios do empreendimento são o grupo BatiStella, que tem sede em Curitiba, o fundo Logística Brasil, da BRZ Investimentos, e a Aliança Navegação, que faz parte do grupo alemão Hamburg Süd. Assim, o porto movimentará cargas da própria Aliança, além de contêineres de terceiros.

Projeção

De acordo com uma projeção feita pela Aliança, os estados de Santa Catarina e Paraná movimentam juntos pouco menos de 1 milhão de contêineres por ano. Esse número deve dobrar até 2015 e chegar a 3 milhões de contêineres em 2020. A meta de Itapoá é ficar com 20% desse mercado. Parte importante da movimentação deve ocorrer no segmento de congelados, que responde hoje por quase 50% da carga exportada pelos dois estados. A capacidade inicial, de 300 mil TEUs, é metade do que o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) movimentou em 2008 – 600 mil TEUs, volume um pouco superior o que movimentam os terminais em Itajaí.

Terminal não depende de obras de dragagem

A operação no Porto de Itapoá contará com uma vantagem natural invejável. O local onde o terminal está sendo construído tem um calado (profundidade navegável) natural de 16 metros. Isso significa que o porto não dependerá de obras de dragagem ao longo do tempo para trabalhar – apenas o canal de acesso à Baía da Babitonga, onde também fica o Porto de São Francisco do Sul, precisa de dragagem. Com isso, o cais de Itapoá estará preparado desde o início para receber navios de grande porte e que hoje não fazem escala no Sul do país.

“Podemos receber navios de 340, 350 metros, com capacidade de levar até 9 mil TEUs”, explica o diretor superintendente de Itapoá, Gabriel Ribeiro Vieira. O maior navio que faz escala na região tem hoje capacidade para 5 mil TEUs e pouco mais de 200 metros de comprimento – é o limite de Paranaguá, onde o calado é de 12 metros. Com a entrada de navios maiores, o porto poderá se transformar em uma espécie de “hub”, ou central logística onde são concentradas cargas embarcadas ou com destino a outros portos.

De acordo com Vieira, essa possibilidade se encaixa no perfil da Aliança Navegação, um dos sócios no empreendimento e que tem operações de cabotagem – aquelas feitas entre portos nacionais. A companhia poderá recolher cargas menores em outros terminais para acionar um super porta-contêineres em Itapoá. “As linhas poderão ter duas ou três paradas no país, o que reduz o tempo e os custos do transporte”, diz o executivo. “O navio pode passar por Itapoá, Santos e um porto no Nordeste, por exemplo, em vez de parar em seis ou sete lugares.”

A ideia de um porto concentrador de carga é parecida com um projeto que existe para Pontal do Paraná. Ali, o calado natural chega a 17 metros e seria possível a operação com navios gigantes. O problema é que a área para a instalação de um porto está sendo disputada entre o grupo JCR, dono do terreno, e o governo do estado, que prefere a construção de um terminal público.

Localização

Cais foi construído no meio do mar

A estrutura do Porto de Itapoá é um pouco diferente da maioria dos portos do Brasil. Como a profundidade natural de 16 metros é encontrada a mais de 200 metros da praia, o cais fica no meio do mar e, quando estiver completo, terá duas pontes de ligação com o continente. Durante a operação, caminhões sairão do pátio com os contêineres e atravessarão as pontes até o cais, onde serão erguidos até os navios. O projeto permitirá que a praia permaneça na paisagem e que a rua à beira-mar fique aberta para o tráfego.

Fonte: Portos e Navios

Data: 22/03/2010

