

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

Com investimento de R\$ 450 milhões, novo terminal em Santa Catarina vai acirrar competição do mercado de cargas

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 ao 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.

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: Brasil Caminhoneiro

Data: 22/03/2010

