

Itapoá quer “roubar” cargas de portos do Sul



“A carga vai ficar perto do porto à espera de uma janela para embarque, eliminando a necessidade de formar filas de caminhões na frente dos portões.” Raúl Iván Delavy, coordenador de investimentos da empresa de logística Fastcargo

A partir da próxima quarta-feira, Paranaguá e outros portos da Região Sul ganham um concorrente de peso. Em Itapoá, litoral norte de Santa Catarina, ocorre a inauguração do terminal de contêineres da cidade. Distante cem quilômetros de Paranaguá, o Porto Itapoá foi estruturado para ser uma opção mais rápida e econômica aos exportadores e importadores que movimentam a sua produção pelo Sul do Brasil.

Apesar de os insistentes gargalos de infraestrutura no país tornarem bem-vindo o início das atividades de mais um porto, a estratégia de negócios em Itapoá é também conquistar clientes habituais do porto paranaense e dos similares catarinenses, notoriamente Itajaí e São Francisco do Sul – com quem Itapoá divide a Baía da Babitonga. “É para concorrer, mesmo”, crava Gabriel Ribeiro Vieira, diretor superintendente do Porto Itapoá. “Mas é como o mercado funciona. A carga procura o terminal que oferece mais vantagens. Não pensamos em ser o porto com maior capacidade de armazenamento, mas o que despacha o contêiner mais rápido. Hoje o tempo é um fator fundamental nos negócios. E, a partir do momento em que você começa a honrar suas datas de entrega, conquista e mantém o cliente”, avalia.

A dona do negócio é uma holding de investidores. A transportadora marítima Hamburg Süd, da Alemanha, detém 30% das ações do porto, por meio da subsidiária brasileira Aliança, operadora de navegação de cabotagem. Os outros 70% são do consórcio Portinvest, formado pela BRZ Investimentos (40%) e pelo grupo Battistella (60%).

Com investimento total de R\$ 475 milhões e previsão para entrar em operação até o fim de janeiro, o terminal privado é exclusivo para o embarque de contêineres. Com capacidade inicial para armazenar até 374 mil TEUs (unidade de contêineres de 20 pés) ao ano, o Porto Itapoá almeja

faturar R\$ 250 milhões ao ano até o fim de 2013.

Outras ampliações estão previstas até 2014, elevando a capacidade para 950 mil TEUs/ano. A instalação de 1.380 reefer boxes (áreas de armazenagem com tomadas para contêineres resfriados) foi uma das prioridades, mirando o mercado frigorífico de Santa Catarina – estado que abriga empresas como Sadia, Perdigão e Aurora, entre outros. “Estamos no meio de uma grande zona produtiva do Brasil, formada pelos estados de Santa Catarina e Paraná”, lembra Vieira.

Inteligência

Para se tornar uma referência em eficiência logística no Brasil, os participantes do consórcio privado investiram R\$ 100 milhões em equipamentos e sistemas de tecnologia. O principal destaque é o sistema Naves, instalado nos caminhões e na sala de controle de pátio. Com a automatização, todo o processo de armazenamento e despacho de contêineres é otimizado, deixando os caminhões vazios por menos tempo.

Além disso, o Porto Itapoá adquiriu quatro portêineres (“guindaste” que coloca o contêiner no navio) e 11 transtêineres (empilhadores de contêineres no pátio). Movidos a eletricidade, os aparelhos chineses ajudam a atingir a meta da administração do porto, que é reduzir pela metade o tempo de embarque de cada contêiner.

A geografia da região também auxilia o Porto Itapoá. O canal de acesso à Baía da Babitonga tem 200 metros de largura, possibilitando a passagem de qualquer tipo de navio. O calado de Itapoá tem 16 metros de profundidade. Além de ser considerado um dos maiores do mundo, estudos geológicos demonstraram que o berço de atracação não sofre assoreamento, dispensando a necessidade de dragagens de manutenção.

A segurança para atracação é reforçada pelas características do cais, que é avançado 230 metros mar adentro. Com 600 metros de extensão, pode receber simultaneamente até dois navios Super Pós-Panamax, os maiores porta-contêineres em atividade no mundo. Com isso, o Porto Itapoá planeja também se tornar um eixo para navegação de cabotagem, redistribuindo cargas para outros portos brasileiros. “Colocar a carga em um navio com capacidade maior significa custo menor para o exportador”, define o superintendente.

Gazeta do Povo - Caderno Economia
19/12/2010

Logística

Área próxima ao terminal já atrai investimentos

Além da área primária, o Porto Itapoá tem uma área retroportuária de 12 milhões de metros quadrados, disponível para companhias que queiram instalar seus próprios terminais. O espaço foi definido por lei, respeitando o zoneamento urbano de Itapoá e mantendo uma faixa de mata entre a cidade e o porto.

Uma das primeiras empresas a anunciar sua instalação em Itapoá é a logística gaúcha Fastcargo, que adquiriu 1,2 milhão de metros quadrados na área retroportuária.

A empresa planeja instalar ali o Centro Logístico Integrado, com um armazém seco de 10 mil metros quadrados e 500 tomadas reefer, usadas para acondicionar contêineres de congelados. “A carga vai ficar perto do porto à espera de uma janela para embarque, eliminando a necessidade de formar filas de caminhões na frente dos portões”, explica Raúl Iván Delavy, coordenador de investimentos da Fastcargo para Itapoá. Com investimento total de R\$ 115 milhões, a empresa pretende começar a operar até o fim de 2011, quando terá contratado até 300 profissionais.

O foco da empresa é gerenciar as cargas concentrando todo o processo de transporte, buscando o produto na porta da indústria, ou então recebendo a carga no centro logístico e transferindo-a para os contêineres. A sede da empresa

abrigará escritórios dos órgãos de fiscalização (Receita, Anvisa, Ministério do Meio Ambiente) para agilizar o despacho dos produtos. “O processo deixa o custo mais baixo, por possibilitar ganhos em toda a cadeia, e agiliza em até uma semana o tempo para embarque”, avalia Delavy. (OT)

SC constrói nova rodovia

Duas obras de infraestrutura estão sendo realizadas para viabilizar o funcionamento do terminal de contêineres de Itapoá: a construção da rodovia SC-415, ligando Garuva a Itapoá, e a instalação de uma nova linha de transmissão de energia pela Companhia de Energia Elétrica de Santa Catarina (Celesc), também partindo de Garuva.

A conclusão da SC-415 está prevista para ocorrer em janeiro, mas atrasos na pavimentação devem estender o prazo para a entrega. Orçada em R\$ 39,78 milhões, com recursos do estado de Santa Catarina, a nova pista conecta Garuva ao norte da cidade de Itapoá.

Pavimentação

Além disso, o Porto Itapoá investe R\$ 16 milhões na pavimentação da Estrada de Jaca, que vai propiciar acesso direto aos portões do terminal. Com o novo caminho, os caminhões não precisarão passar pelo perímetro urbano da cidade, já que a via “turística” para Itapoá é formado por vias estreitas e de mão dupla, comportando apenas carros de passeio.

Energia

Itapoá é a única cidade catarinense abastecida por energia elétrica da Copel, fornecida a partir da subestação de Guaratuba. Como a energia necessária para abastecer o Porto Itapoá será equivalente ao dobro da demanda atual da cidade, a Companhia de Energia Elétrica de Santa Catarina (Celesc) trabalha na instalação de um linha de transmissão de 138 kV saindo da subestação de Joinville e conectada diretamente ao porto. Posteriormente, a linha será estendida para a cidade de Itapoá, dispensando a necessidade de comprar energia da Copel.

Comunidade

Para o diretor superintendente do Porto Itapoá, Gabriel Ribeiro Vieira, as melhorias estruturais constituem benefícios para o município. “Temos o apoio total da comunidade. A população percebeu que os benefícios gerados pelo porto são superiores ao transtorno que a atividade possa causar à região”, afirma. (OT)

Veja onde fica o Porto de Itapoá

LOCALIZAÇÃO

Distante 100 quilômetros de Paranaguá, o Porto Itapoá, no litoral norte de Santa Catarina, promete ser uma alternativa para embarque de contêineres na região Sul.

