

Portos: Itapoá “abrirá as portas para o mundo” durante a Intermodal South America



Fazendo jus ao seu novo slogan – “Portas abertas para o mundo” –, o porto de Itapoá abrirá seu estande aos visitantes globais durante a próxima Intermodal South America, que acontecerá em abril no Transamerica Expocenter, em São Paulo (SP), para mostrar seu potencial operacional.

“Acreditamos que o melhor local para oficializarmos estas nossas palavras será durante a Intermodal. Temos a intenção de apresentar nosso empreendimento aos visitantes do evento, que está entre os maiores do setor portuário no mundo, para divulgar nossos principais atributos e diferenciais e, em

especial, para desenvolver bons negócios para o início de nossas operações”, destaca o diretor superintendente do porto, Gabriel Ribeiro Vieira.

Embora tenha sido inaugurado em dezembro de 2010, o porto de Itapoá ainda não iniciou oficialmente suas operações marítimas comerciais, que dependem da conclusão das obras de pavimentação da SC-415 – a rodovia que dá acesso ao porto –, da instalação das linhas de transmissão de energia e do alfandegamento do terminal.

“No que se refere à estrutura do terminal, estamos com as obras praticamente terminadas”, observa o diretor superintendente. Situado no litoral norte de Santa Catarina, Itapoá está estrategicamente colocado entre os portos de São Francisco do Sul (SC) e Paranaguá (PR).

A finalização da pavimentação da rodovia SC-415, explica Gabriel Vieira, estava prevista para dezembro de 2010. As constantes chuvas na região, contudo, inviabilizaram o término nas obras, adiando o início das operações para o primeiro semestre de 2011. “É importante ressaltar”, diz ele, “que existe total comprometimento do governo do Estado para que as obras sejam agilizadas e concluídas, alinhadas ao planejamento do porto Itapoá”.

Com cais de 630 metros de comprimento e 43 de largura, profundidade natural (calado) de 16 metros, dois berços de atracação para navios pós-panamax (com capacidade de 9 mil TEU) e ponte de acesso de 230 metros, Itapoá estreará com capacidade instalada para 1 milhão de contêineres/ano.

“A ideia é trabalharmos o projeto do porto de Itapoá em três fases: na primeira, a atual, com 150 mil m² de área e capacidade para a movimentação de 300 mil contêineres por ano; na segunda, 322 mil m² de área construída e capacidade para 600 mil contêineres/ano; finalmente, na terceira, 467 mil m² e movimentação anual estimada em 1 milhão de contêineres”, explica.

A moderna estrutura portuária acomodará seis gates de acesso e 1.380 tomadas para reefers, com retroárea de 136 mil m². Até o momento, já estão instalados quatro portêineres STS (Ship to Shore), 11 transtêineres RTG (Rubber Tired Gantry), 26 TTs (Terminal Tractors) e cinco empilhadeiras de grande porte – duas reachstackers e três empty container handlers.



Pronto para expandir

Vieira adianta que não existe data precisa para o início das ampliações. “O fato é que, a partir do momento em que iniciarmos a operação, já começarão os trabalhos para desenvolver o empreendimento, expandindo nossa estrutura e capacidade de movimentação”, resume.

A estrutura do porto pode ser considerada única, porque algumas características do porto de Itapoá o colocam à frente de muitos portos do País e do mundo. Além da profundidade natural do canal de acesso de 16 metros, Itapoá tem “as melhores condições climáticas de barra e canal

de acesso da região”, acrescenta o executivo.

Outra característica importante do terminal apontada por Vieira refere-se à capacidade de expansão do porto. Essa ampliação já está programada, o que permitirá a viabilização uma área retroportuária de forma planejada, trazendo o mínimo de impacto ao meio ambiente e ao perímetro urbano da cidade.

No que diz respeito ainda à sua localização, o porto de Itapoá encontra-se no centro produtivo e econômico do Brasil, entre os Estados do Sul e do Sudeste brasileiros.

De acordo com o diretor, algumas das tecnologias que estão sendo implementadas em Itapoá são inéditas nas operações portuárias brasileiras. “Estamos implantando o sistema operacional Sparcs N4. Nosso terminal é o primeiro no Brasil a utilizar esse sistema, que conta com ferramentas automatizadas de planejamento de operações de pátio e navios. Com base em uma tabela de valores parametrizada de acordo com nossas necessidades, o sistema calcula a melhor posição para um contêiner no momento que necessita ser movimentado, otimizando, assim, os espaços disponíveis tanto nos pátios quanto nos navios e possibilitando aumento na ocupação dos slots de maneira organizada, evitando remoções desnecessárias”, detalha o dirigente.

O Sparcs N4 dispõe também de uma ferramenta de controle de operações que, através de um algoritmo, determina qual TT (carreta) deverá efetuar o movimento, reduzindo ao máximo que a necessidade de esses equipamentos transitarem sem contêineres pelo terminal.

Todos os equipamentos são dotados de coletores de dados e todas as operações são controladas eletronicamente, com mínima comunicação via voz, evitando, inclusive, distrações dos operadores. O sistema possibilita que as operações de navios sejam planejadas em ciclo duplo, ou seja, quando a situação dos contêineres a bordo permitir, as rows dos navios serão descarregadas e carregadas simultaneamente, aumentando a produtividade do terminal.

Progresso x ambiente

O porto de Itapoá foi desenvolvido com a preocupação de causar o mínimo de impacto possível ao meio ambiente. Após a conclusão definitiva das obras, a Praia da Figueira do Pontal continuará sendo utilizada pela população. O local, que recebe melhorias constantes, consta de um projeto de urbanização mantido pelo porto.

“Esse projeto inclui muro de arrimo para contenção de erosão, calçamento, bancos, ajardinamento e iluminação, além da adequação da linha de costa, ampliando a faixa de areia”, relata Vieira. A via à beira-mar, passando sob a ponte de acesso ao cais, foi pavimentada ao longo do trecho do porto, com espaço também para o trânsito de ciclistas e pedestres. Um sistema de bombeamento foi instalado para o escoamento da água em caso de acúmulo devido a chuvas anormais e ressaca.

A ponte de serviço utilizada durante as obras será reformada e adequada para a atracação de pequenas embarcações, de atendimento emergencial, de vistorias e serviços. Receberá ainda um deque e cobertura, que servirá como ponto turístico de observação e lazer. Além disso, o porto já construiu no local um ponto de ônibus com instalações sanitárias públicas e adaptará o antigo centro de visitação para o recebimento de uma capela ecumênica a ser frequentada por turistas e visitantes da própria comunidade.

Até o momento, estima Vieira, os investimentos aplicados no empreendimento se aproximam aos R\$ 475 milhões, entre equipamentos, obras, subestação e linhas de transmissão de energia e acessos rodoviários, além da infraestrutura tecnológica de sistemas operacionais.

O terminal estará aberto a todos os armadores que desejarem utilizar o ponto como área de embarque e desembarque. “Nosso alvo é fazer do nosso terminal uma ferramenta de venda para essas empresas”, anuncia o diretor superintendente.

O dirigente acredita que, entre as opções de terminais portuários do Sul do Brasil, o porto deve se consolidar como alternativa para os diferentes setores da economia, atendendo aos diversos segmentos da indústria e também ao setor alimentício (cargas frigorificadas) do Sul do País, do Sudeste e do Centro-Oeste, além do Mercosul. (www.teconsc.com.br)