

16/09/2015 - 05:00

Supernavios impõem expansão

Por **Fernanda Pires**

A necessidade de os terminais investirem em expansão e maquinário é determinada por uma dinâmica alheia a eles - o lançamento de supernavios pelos armadores para reduzir custos. Tendência que não deve parar, mas que encontra limite na infraestrutura dos portos.

Hoje há uma corrida entre os terminais mundo afora, pois as megaembarcações escalam menos portos - apenas os concentradores, de onde a carga é distribuída para os portos secundários.

No Brasil os terminais arrendados respondem por 74% da movimentação de contêineres. Como eles só vão investir em melhorias para operar esses navios se tiverem certeza da renovação do contrato, pedem que o governo dê respostas mais rápidas.

"Ou você se moderniza ou sai do mercado. Isso coloca em xeque vários terminais pequenos no Brasil. Você não vê hoje no mundo terminais sendo construídos com menos de 1 milhão de Teus [contêiner de 20 pés] de capacidade. O padrão dos terminais brasileiros é totalmente fora dos mundiais e isso se agrava à medida que os navios ficam cada vez maiores", afirma o presidente do Terminal de Contêineres de Paranaguá, Luiz Alves, que aguarda resposta à solicitação para antecipar a renovação do contrato. A empresa se propõe a investir R\$ 1,1 bilhão para expandir em 70% a oferta da instalação para 2,5 milhões de Teus. Obteve há um ano o aval da Antaq, a agência reguladora do setor. Aguarda a Secretaria de Portos (SEP).

Estão em análise no governo mais de 20 pedidos de renovações de arrendamentos para expansão de terminais. A SEP disse que não cabe falar em "demora na análise", pois cada caso tem peculiaridades. Afirmou que nem sempre os arrendatários respondem a pedidos de informações e de documentos satisfatoriamente.

Já os terminais de uso privado enfrentam problemas alheios às suas instalações. "Se por um lado os TUPs estão conseguindo adequar mais rapidamente suas estruturas internas às novas demandas, por outro não têm o mesmo peso político que os portos organizados no momento de pleitear a expansão dos acessos marítimos e terrestres às autoridades competentes", afirma o diretor de análises da Datamar Consulting, Leandro Barreto.

O porto de Itapoá (SC), TUP inaugurado em 2011, não consegue receber os maiores navios para o qual foi projetado devido a restrições do acesso aquaviário, a cargo do governo federal.

Um "cotovelo" no canal de acesso à Baía da Babitonga limita o tamanho dos navios que escalam a região. Os maiores que frequentam Itapoá só podem entrar ou sair com onze metros de calado, insuficiente para atender à plena carga os navios com 14 metros de calado.

"Hoje quem perde é o navio, que deixa de carregar até 3 metros de carga. Só que amanhã o armador decide parar de perder e não vem mais. Aí quem perde sou eu", afirma Patrício Junior, presidente de Itapoá. Para ele, falta planejamento estratégico. "A SEP e a Antaq estão com uma agilidade boa, mas ainda há problemas".