

22/02/2016 - 05:00

## Brasil corre risco de perder competitividade na região

Por **Fernanda Pires**

*Portos têm restrições para atender os maiores navios em operação regular na costa, de 336 metros de comprimento*

Os últimos anos experimentaram com rapidez assombrosa o lançamento de navios de contêineres cada vez maiores, medida que permite aos donos de navios (armadores) reduzir o custo do transporte marítimo. Isso alterou - não na mesma velocidade - a dinâmica dos portos mundo afora, ao exigir terminais cada vez maiores e capazes de receber essas embarcações.

A lógica é que menos portos são escalados para receber as grandes embarcações, que exigem portos concentradores (os "hub"), onde atracam apenas os grandes navios e de onde as cargas são redistribuídas via transbordo para portos menores. Uma tendência mundial que, também no Brasil, deve se acentuar nos próximos anos, avaliam especialistas.

Em dezembro de 2010 o maior navio de contêiner em operação no Brasil para linhas internacionais tinha capacidade para carregar 7,1 mil Teus (contêiner de 20 pés). Em 2015, o modelo já tinha aumentado em 35%, para 9,6 mil Teus. Com oferta de espaço cada vez maior por embarcação, o número de escalas nos portos brasileiros recuou na mesma medida.

No fim de 2010 os serviços regulares de longo curso fizeram 179 paradas semanais na costa nacional. Cinco anos depois, o número caiu para 116, mostra levantamento feito pelo consultor Leandro Barreto, especialista em transporte marítimo, a pedido do **Valor**.

Paralelamente, as escalas de navios dedicados à navegação doméstica (cabotagem) aumentaram 31% na mesma base de comparação, de 36 para 47 atracações semanais. O que mostra a consolidação do modelo de portos concentradores e "feeders" (que alimentam os concentradores via navios menores, geralmente de cabotagem) - um avanço inevitável, mas que encontra limites geográficos.

O Brasil tem restrições para atender os maiores modelos de navios em operação regular na costa, de 336 metros de extensão. Esses porta-contêineres, com capacidade para 9,6 mil Teus, atracam em poucos portos e operam em Santos - o hub do país - "sob condições especiais". Resultado de projetos e obras de

dragagens e alargamentos dos canais de navegação dos portos públicos mal feitos, sequer feitos ou ainda em curso. A última dragagem de aprofundamento em Santos, por exemplo, estreitou a largura para avançar na profundidade. Mas os navios cresceram em todas as dimensões, o que dificulta as manobras.

Esses navios não entram, por exemplo, no complexo Itajaí/Navegantes, em Santa Catarina, Estado-chave na exportação de cargas refrigeradas para Europa e Ásia. A extensão máxima permitida ali é de 305 metros. E só escalam em Itapoá, outro porto importante de SC, com séria restrição de calado, portanto com perda de capacidade de carregamento. Ocorre que o volume de cargas refrigeradas produzidas em Santa Catarina é tão grande que não é factível transbordar o mercado todo para Santos.

O problema da infraestrutura portuária brasileira não é que ela inviabiliza os planos de armadores de trazer sua frota de navios maiores para reduzir seus custos. Mas, sim, que o Brasil tende a perder relevância competitiva na região da América Latina, num cenário em que o novo Canal do Panamá - previsto para ser inaugurado neste semestre - vai naturalmente eleger os hubs mais preparados no subcontinente para receber o novo navio-tipo.

Com a expansão do canal, embarcações de até 49 metros de largura, 366 metros de comprimento e 15 metros de calado poderão cruzar a via. Em contêineres, o volume potencial será triplicado, saindo de atuais 4,5 mil Teus para quase 14 mil Teus por navio.

A grande questão que a indústria da navegação e o mercado que orbita ao seu redor se fazem neste momento é se o porto que tem como visão ser o hub do Atlântico Sul será capaz de receber a próxima geração de porta-contêineres. Se sim, quando. Se não, qual será a alternativa.

Em recente entrevista ao **Valor**, o presidente da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), Alex Oliva, estatal que administra o cais santista, disse que estudará possibilidades para expansão de Santos assim que for encontrado o seu limite físico. A Codesp contratou a USP no fim de 2015 para apontar o teto da expansão do canal de navegação. O resultado sai no fim de 2017.

Uma possibilidade, se Santos atingir o esgotamento de ampliação, seria pensar em um porto offshore ao qual o porto atual daria suporte. Mas os navios grandes já são uma realidade; o futuro novo porto, uma conjectura.

O especialista Leandro Barreto aponta três locais que têm condições de receber a nova geração de porta-contêineres: Pecém (CE), Suape (PE) e Itaguaí (RJ) têm profundidade. Os dois primeiros estão mais próximos da Europa e da Ásia (via Canal do Panamá). Ambos, contudo, carecem de infraestrutura em terra - grandes terminais de contêineres, o que o programa de arrendamentos pode resolver, mas não só.

Não por acaso a venda em curso do Sepetiba Tecon, o terminal de contêineres explorado pela CSN no porto de Itaguaí, no Rio de Janeiro, desperta tanto interesse. Sepetiba Tecon é considerado estratégico por não ter restrição de calado, o que faz dele um potencial porto concentrador, está afastado da área urbana - ideal para um hub - e tem espaço para expansão. Conta, ainda, com a possibilidade de ter o contrato de arrendamento renovado pelo governo, mediante garantia de investimento em expansão do empreendimento, um dos pilares da nova Lei dos Portos, de 2013.

A venda do Sepetiba atraiu inicialmente dez propostas. Uma delas da Santos Brasil, que controla o maior terminal de contêiner do Brasil, no cais santista.