

Kamila Donato 28/08/2016 23:55

## Navios cada vez maiores: muitos desafios pela frente

País precisa adequar sua infraestrutura não só no escoamento de mercadorias, mas também na capacidade dos portos e terminais

Apesar do momento de estagnação e de crise que o país enfrenta é preciso gerar oportunidades e preparar o país para a demanda que está para chegar e para os desafios que ainda estão por vir. Um desses obstáculos podemos chamar de infraestrutura. Na opinião do presidente da Fiorde Logística e FTA Transportes, Milton Lourenço, “o Brasil terá muitos desafios pela frente, se quiser se preparar para atender à demanda gerada pelo crescimento econômico que há de vir nos próximos anos, depois de superada a atual fase de incertezas”.

Um dos principais desafios na opinião do executivo, será adequar sua infraestrutura não só no que se refere ao escoamento interno das mercadorias – já que hoje 70% desse escoamento se dão por rodovias – como aumentar a capacidade de seus portos e terminais, “o que significa também elevar o calado de cada um deles para receber os meganavios que vêm por aí”.

Comparando o país com os EUA, ele salienta que vários portos estão investindo em obras de expansão que vão permitir manobras e atracação de navios-gigantes, com capacidade para até 22 mil Teus, que serão desovados por guindastes do tipo Super Post

Panamax. Para a diretora comercial da Mercosul Line, Viviane Rodrigues, os portos brasileiros ainda não têm capacidade suficiente no quesito infraestrutura e profundidade insuficiente nos canais de acesso, fator fundamental para a cabotagem, mas não estão tão “ruins”.

“Sem o investimento em infraestrutura tudo fica complicado, mas eu diria que se compararmos a alguns anos atrás os portos e os investimentos já foram feitos. Eu acho que quanto mais sempre melhor, mas eu acredito que a gente está com uma estrutura, não diria de ponta, mais uma estrutura mais alinhada com o que se vê no resto do mundo hoje em dia”.

Citando Santos como exemplo, ela comenta a inauguração de vários terminais de primeiro mundo nos últimos anos. “Claro que sempre pode ser melhor, sem dúvida nenhuma, mas eu acho que estamos no caminho certo e espero que continuemos assim”, salientou.

Para Lourenço por outro lado, em Santos, “já será muito se houver a ampliação do aprofundamento de uma só vez do canal do estuário de 15 para 17 metros, que permitirá ao porto receber navios de até 14 mil Teus”. E ressalta: “se os tempos fossem menos bicudos, poder-se-ia pensar na instalação de terminais em águas profundas na Baía de Santos, com a eliminação dos gastos com dragagem, mas com obras de abrigo igualmente custosas”.

E lembra que hoje os limites impostos à navegabilidade representam um retrocesso nos ganhos operacionais e que os portos podem ser excluídos das correntes de comércio exterior, se não oferecerem alternativas para a operação de grandes navios.

“Basta ver que o volume de cargas, no mundo, saltou de 8,2 bilhões de toneladas, em 2008, para 10,1 bilhões. Em containers, a evolução foi de 2 bilhões de toneladas para 3 bilhões no mesmo período e em graneis de 1,2 bilhão para 1,6 bilhão, segundo números da consultoria norte-americana McKinsey”.

Navios cada vez maiores estão sendo construídos para o barateamento do frete. Entre 1996 e 2015, os navios que carregam containers cresceram 90% no tamanho. “Isso significa dizer que navios que, em 1990, transportavam 5.000 Teus foram substituídos por outros que carregam 21 mil Teus. Já os navios graneleiros cresceram em média 55% e os tanqueiros, 21%”, disse.

Segundo ele, esse crescimento tem provocado muitas dores de cabeça para as administrações portuárias: navios gigantesco exigem canais de navegação mais largos e profundos, o que significa maiores custos com obras de dragagem. “Da mesma forma, as embarcações gigantes necessitam de gruas mais altas e com maior capacidade de operação, o que equivale a maiores investimentos em equipamentos. E o maior volume de carga necessita de áreas operacionais mais amplas, bem como de maiores recursos para aumentar a infraestrutura portuária, viária, ferroviária e dutoviária”, finalizou.

## Notícias do dia



### Crise

Um descompasso chamado impeachment



### Cadeia do Frio

Indústria farmacêutica e o transporte marítimo



### Mercado

Quatro temas prioritários para o setor portuário



### Entidades

Dois  
novos  
diretores  
para a  
ANTT



### Infraestrutura e Obras

Navios  
cada  
vez  
maiores:  
muitos  
desafios  
pela  
frente



### Containers

Frota  
mundial  
de  
containers  
apresenta  
recordes  
de  
queda