

Acidente em Suez pode mudar setor naval, dizem especialistas

Fonte: *A Tribuna – Porto e Mar*

Data: *05/04/2021*

O acidente que interditou o Canal de Suez, no Egito, por seis dias, pode mudar os rumos da indústria naval mundial. Para especialistas, o encalhe do porta-contêineres Ever Given acende o sinal de alerta sobre os planos de crescimento das embarcações.

O tema foi discutido em um webinar realizado pela Universidade Federal do Maranhão (UFMA) e pelo Labportos – laboratório de pesquisas do setor portuário e de transporte marítimo – na última quarta-feira. Participaram do evento virtual o economista e professor universitário Leo Tadeu Robles e o presidente da LS Consultoria Naval, Leonardo Soares. Os trabalhos foram mediados pelo professor Sérgio Cutrim.

Para Robles, além dos impactos financeiros do acidente, como o aumento do custo de frete, e de questões operacionais, como atrasos e um possível desbalanceamento na cadeia de contêineres refrigerados, outras questões serão levantadas. “Será que persistirá o crescimento de navios? Será que vai haver, como no caso dos petroleiros, uma restrição do tamanho de navios?”, questionou o professor. Segundo ele, o tema será pauta na engenharia naval.

A mesma opinião tem Soares. “Com certeza é um acidente emblemático, que muda a opinião em relação a novas encomendas. Em que pese que os navios estejam aumentando e o aumento da classe não é de hoje, as dimensões dos portos não se modificaram ao ponto de acompanhar o aumento das dimensões dos navios no Brasil”, afirmou.

As causas do acidente em Suez ainda são investigadas pelas autoridades locais. Mas, segundo o presidente da LS Consultoria, algumas informações são importantes e devem ser consideradas.

Uma delas é o fato de que o Ever Given, com 400 metros de comprimento e 220 mil toneladas, capaz de transportar até 20 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), trafegava sem rebocadores durante condições climáticas adversas. Já o cargueiro que passou minutos antes tinha as mesmas dimensões, mas o apoio de duas embarcações de reboque.

Além disso, devido aos fortes ventos, de 30 nós (o equivalente a 55 quilômetros por hora) e a grande área vélica do navio, uma força o empurrou para frente. Isto, segundo Soares, torna o acidente motivador de mudanças nos aspectos regulatórios, sobretudo no controle de velocidade no Canal de Suez.

Leonardo Soares aponta, ainda, que navios deste porte saem dos estaleiros com uma potência maior e uma velocidade mínima que varia entre 7,9 e 8,5 nós. “Isso não é uma coisa comum. O comum num porta-contêiner de menor porte é uma mínima velocidade de 7 nós”.

Por outro lado, as regras do Canal de Suez apontam o limite de 8,6 nós (15,9 quilômetros por hora) para o tráfego. “Se a mínima velocidade do navio é 7,9 nós, com vento de popa, ele estava com velocidade muito acima do normal. E não estavam sendo utilizados rebocadores para assistência em trânsito, controle de governo ou frenagem da embarcação”, afirmou Soares.

Logística

Segundo Robles, além das questões de segurança, navios do porte do Ever Given são voltados ao Atlântico Norte, ao Sudoeste Asiático, a Europa e as duas costas da América do Norte. “Pra atravessar o Equador, não necessitamos”.

Recentemente, o cais santista conseguiu autorização da Marinha do Brasil para o tráfego de navios com até 366 metros. Mas Robles destaca as dificuldades para operar esse tipo de embarcação. Segundo ele, podem haver perdas de produtividade nesses e em outros navios, que terão que aguardar por conta do uso de equipamentos ou logística de cargas. Por outro lado, ele destaca o ritmo crescente de investimentos dos terminais do cais santista.

“No Porto de Santos e outros portos do Brasil, há restrições sistêmicas no acesso marítimo ou no terrestre”, pontuou o professor.