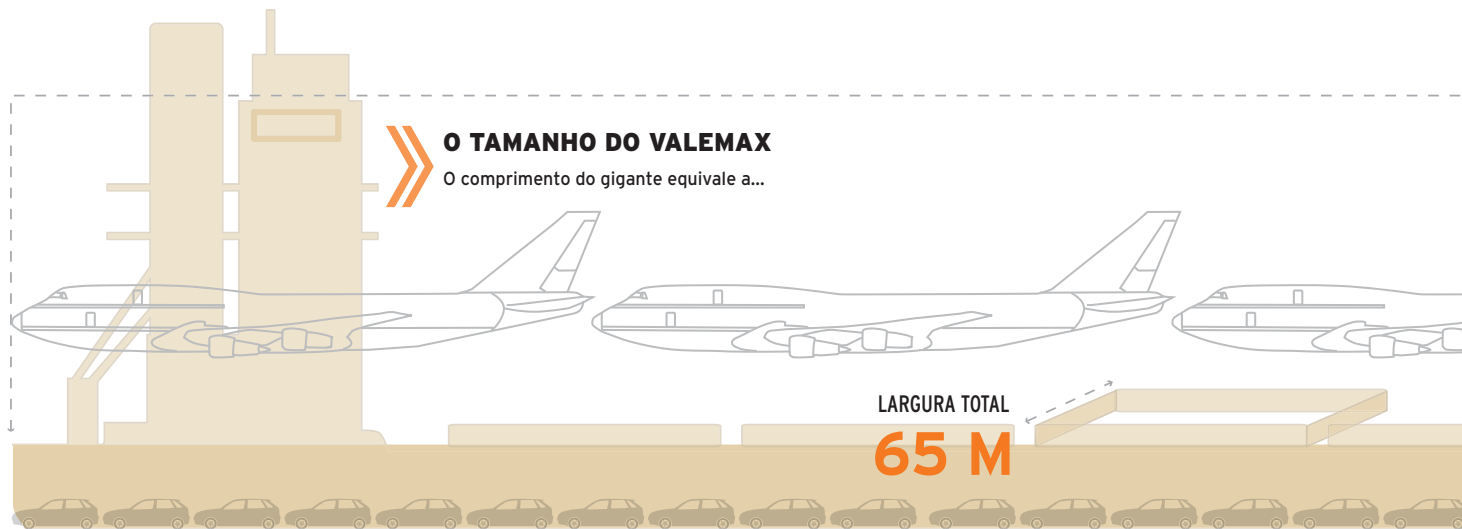


DESTAQUE INFRAESTRUTURA



Supernavio ou elefante branco?

Entrave chinês reabre discussão sobre viabilidade dos navios construídos pela maior exportadora do país, a Vale

Pedro Venceslau e
Gustavo Machado
redação@brasileconomico.com.br

Ao anunciar no começo da semana a proibição de navios gigantes operando em seus portos, o governo chinês colocou a mineradora brasileira Vale diante de um dilema: é um bom negócio investir na compra ou leasing de supermineralizadores e supercargueiros?

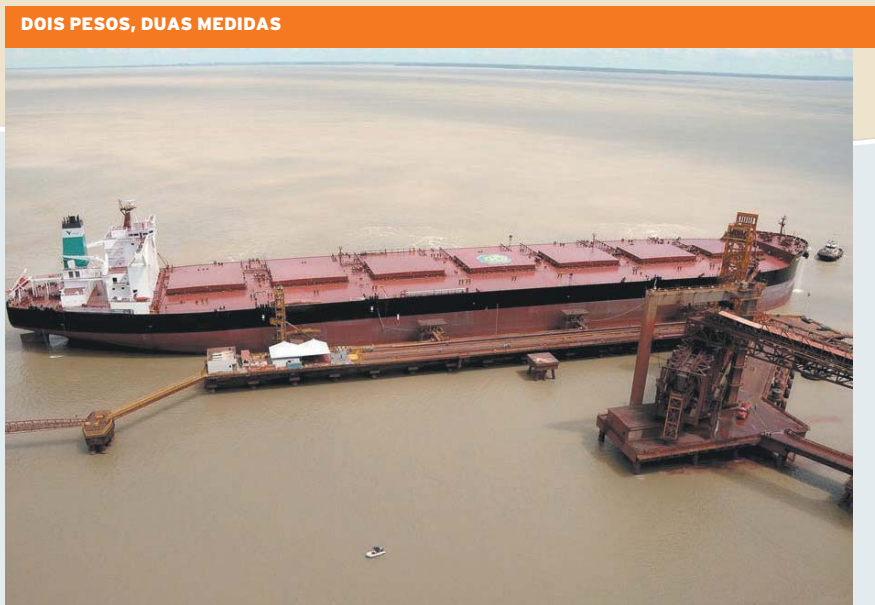
Apesar de ter colocado parte de sua frota de 19 gigantes a venda antes mesmo que eles tenham saído do estaleiro (veja matéria ao lado), a multinacional brasileira garante que sim.

Ao BRASIL ECONÔMICO, um assessor da Vale argumentou que eles reduzem o custo do frete e as desvantagens geográficas em relação aos concorrentes da Ásia e Oceania. Faz sentido.

Mas episódios como o veto chinês e o acidente com o monumental Vale Beijing — maior mineralizador do mundo que rachou em dezembro em São Luís, no Maranhão — jogam luz sobre a complexidade operacional e o perigo de se utilizar mega navios. “Eu questiono a tese que vem sendo difundida, de que a proibição chinesa se deu por conta do lobby das armadoras do país. Um acidente na manobra de entrada

“
Eu questiono a tese que vem sendo difundida, de que a proibição chinesa se deu por conta do lobby das armadoras do país. Um acidente na manobra de entrada com um navio carregado com 400 mil toneladas de minério de ferro seria um pesadelo completo. E inutilizaria todo o porto

Christian Smera
Sócio da Smera & Platchek Advogados



Com capacidade de carregar até 400 mil toneladas, o supercargueiro Vale Rio de Janeiro, que foi barrado nos portos chineses, é grande demais para cruzar o Canal do Panamá, na América Central.

com um navio carregado com 400 mil toneladas de minério de ferro seria um pesadelo completo. E inutilizaria todo o porto”, diz Christian Smera, advogado especialista em direito marítimo.

Outro inconveniente é o tráfego, já que a manobra chega a ser até dez vezes mais lenta em relação aos navios convencionais. “A Vale deu azar. Há três anos, o preço do frete era maior que o minério de ferro. Esse valor despencou, mas eles já tinham os mega barcos encomendados”, avalia Smera.

A Vale nega que tenha revisado sua estratégia em relação aos gigantes e relativiza a dificuldade de operação. Os gigantes dos mares da companhia não têm como manobrar em nenhum porto público brasileiro e sequer podem atravessar o Ca-

nal do Panamá. Mesmo depois que as novas eclusas do caminho caribenho estiverem prontas para receber navios maiores, os da Vale ainda serão grandes demais. A Vale argumenta que os supercargueiros podem navegar tranquilamente pelo Canal de Suez (Egito) e manobrar em portos importantes como Omã, Roterdã e Taranto.

Segundo Aparecido Rocha, diretor da Lógica Seguros, o perfil dos navios que compõem a frota mundial demonstra que 32% têm idade inferior a quatro anos. Quase a totalidade dos novos cargueiros são impedidos de operar no Brasil, que trabalha com frota com idade acima de 10 anos. Os novos navios porta-contêineres produzidos pelos estaleiros de todo o mundo, têm dificuldades para acessar a maioria dos portos ao

redor do mundo, pois ainda é necessário aprimorar a infraestrutura e as condições de profundidade dos canais de navegação, conhecida como “calado” — problema frequente na maioria dos portos brasileiros, alguns com projetos de ampliação (leia reportagem da pág. 8).

O atraso pode significar grandes perdas para o país. Os novos navios transportam em média US\$ 400 milhões em uma mesma viagem, cerca de 50% a mais do que os navios que podem atracar na costa brasileira.

Atualmente, estes supernavios conseguem operar apenas nas principais rotas — sudeste asiático (Malásia e Cingapura), Japão, EUA, Holanda e Alemanha. Devido ao grande volume transportado pelas novas embarcações, os supernavios aumentaram a preocupação das

COMPIMENTO TOTAL

360 M**...5**BOEINGS 747
70,6 metros
ou a...**...93**CARROS VW GOL
3,88 metros

Vale tem seis navios de proporções gigantes

Os meganavios fazem parte da solução logística da empresa para ligar os terminais marítimos próprios no Brasil a clientes asiáticos e europeus

Cristina Ribeiro de Carvalho
ccarvalho@brasileconomico.com.br

A mineradora Vale nega que tenha mudado sua estratégia em relação aos supernavios após o problema na atracagem no porto da China. Porém, no final do ano passado, circularam rumores de que a companhia teria decidido colocar à venda quatro deles.

Um dos motivos seria o acidente com o supernavio Beijing, contratado pela Vale da coreana STX Pan Ocean, que partiu ao meio em dezembro de 2011 quando carregava minério de ferro no píer I do porto de Ponta Madeira, em São Luís, no Maranhão — o único porto brasileiro com capacidade para os supernavios.

A companhia conta hoje com 80 navios entre contratados e adquiridos, sendo seis de proporções gigantes — 400 mil toneladas. Até 2013, o número de grandes navios irá somar 35.

Os meganavios fazem parte da solução logística da Vale para ligar os terminais marítimos da empresa no Brasil a seus clientes asiáticos e europeus.

Segundo a companhia, a intenção agora é priorizar a contratação de navios dedicados ao transporte de minério de ferro para clientes da Vale. Em nota sobre o tema emitida no ano pas-

sado, a empresa informou que no cenário atual é financeiramente mais interessantes alugar do que comprar supernavio.

Indústria em expansão

Desde 2003, o Brasil vem se consolidando como pólo naval. E essa tendência ganhou força com a descoberta das jazidas de petróleo na camada do pré-sal, pela Petrobras, desde 2007. Porém entre os principais estaleiros brasileiros, como Atlântico Sul e OSX, não há, até o momento, interesse em se aventurar na construção de meganavios. Os navios de grande porte custam, em média, US\$ 123 mi-

lhões e demoram menos de um ano para ficarem prontos.

Encomendas

A Vale investiu, em 2011, US\$ 2,348 bilhões em navios desse porte. Atualmente, tem encomendas de 12 navios do estaleiro Rongsheng, no valor de US\$ 1,6 bilhão, e sete para o estaleiro Daewoo, da Coreia, estimada em US\$ 748 milhões, totalizando mais 19 navios que serão entregues neste ano.

Como comparação, o Brasil possui pedidos muito distantes dos realizados pela Vale e as maiores embarcações encomendadas não possuem metade da capacidade dos Valemax. Atualmente são cinco navios pedidos pela Login com capacidade de 2.800 contêineres, com 40 mil toneladas, e outros cinco com pedidos da aliança com cerca da mesma capacidade.

Segundo Paulo Ho, assessor especial da Secretaria dos Portos, não faz sentido o Brasil produzir embarcações como essas utilizadas pela Vale. Exceto as área de petróleo e gás e mineração, que utilizam portos privados, não há demanda nem estrutura no país para atender esses navios (*leia reportagem da página 8*). “Até tínhamos condição de produzir algo maior, mas não há mercado, nem estrutura aqui para esse tipo de embarcação”, conclui Ho. ■

■ **TONELADA**
Um navio de grande porte tem capacidade para

400 mil

■ **VALEMAX**
Tem capacidade de transportar volume maior do que os navios que passam pela costa. Até

50%

■ **INVESTIMENTO**
A Vale fez em 2011 aportes de

US\$ 2,3 bi

seguradoras com perdas de carga. Uma adaptação do mercado foi a formação do P&I (Protection and Indemnity). O clube, formado por várias seguradoras, desconcentra os riscos em caso de um naufrágio. “Quando um navio é segurado pelo clube P&I naufraga os prejuízos são rateados entre todos os membros do clube, que são formados pelos armadores e donos de navios”, diz Rocha.

De acordo com o diretor, a possibilidade de desastre com navios não é mais tão remota, diferente de anos anteriores, seja pela estrutura portuária ou por riscos climáticos. “Os novos navios são mais seguros, o que permite redução na taxa do seguro de transporte internacional, porém há uma concentração maior de risco”, explica Aparecido Rocha. ■

Elmer Martinez/AFP

