

## DESTAQUE INFRAESTRUTURA

# Brasil deixa de atender 60% dos novos navios

Em 20 anos, falta de infraestrutura incapacitará operação no país de mais da metade da frota de grandes embarcações

Gustavo Machado

gmachado@brasileconomico.com.br

A tendência mundial de construir meganavios está deixando o Brasil ainda mais para trás no competitivo mercado de comércio exterior. Embora não exista demanda suficiente para justificar investimentos na adequação dos terminais nacionais, em cerca de 20 anos o país não poderá mais atender a maioria dos navios em operação no mundo.

Hoje, mais de 60% das embarcações em construção superarão em capacidade o máximo suportado pelos principais portos brasileiros. Nenhum porto público nacional, atualmente, pode atender qualquer navio que supere carga de 7 mil contêineres, que pode alcançar até 100 mil toneladas.

O maior navio de contêiner em operação, de propriedade da Maersk, e que trabalha com cargas acima de 10 mil unidades, encaixaria na costa. Ele é menor que o Valemax — supernavio da Vale —, que tem 360 metros de comprimento, por exemplo, e comporta 400 mil toneladas.

Este atraso já custa caro à cadeia produtiva brasileira. Nos próximos anos, diminuirá a competitividade — principalmente dos produtos industrializados. Em razão da pouca profundidade dos terminais brasileiros, conhecida por calado, os navios têm que partir quase vazios.

Hoje, a imensa maioria dos canais possui profundidade menor que 15 metros, com exceção dos novos portos de São Luís, no Maranhão, e de Rio Grande, no Rio Grande do Sul.

Até mesmo uma embarcação de 7 mil contêineres, caso fosse preenchida no porto de Santos, não conseguiria zarpar. “O governo está trabalhando para adequar 15 dos principais portos brasileiros. O calado de Santos chegará a 15 e depois a 17 metros num futuro próximo”, diz Paulo Ho, assessor especial da Secretaria dos Portos (SEP).

Porém, este não é o único problema. “O maquinário nos portos não atende navios com uma largura muito grande, co-

“

Estamos com anos atrasados. A nossa navegação é retrógrada. Apenas os terminais de contêineres privados estão dando resposta adequada

Wilten Manteli

Presidente da ABTP

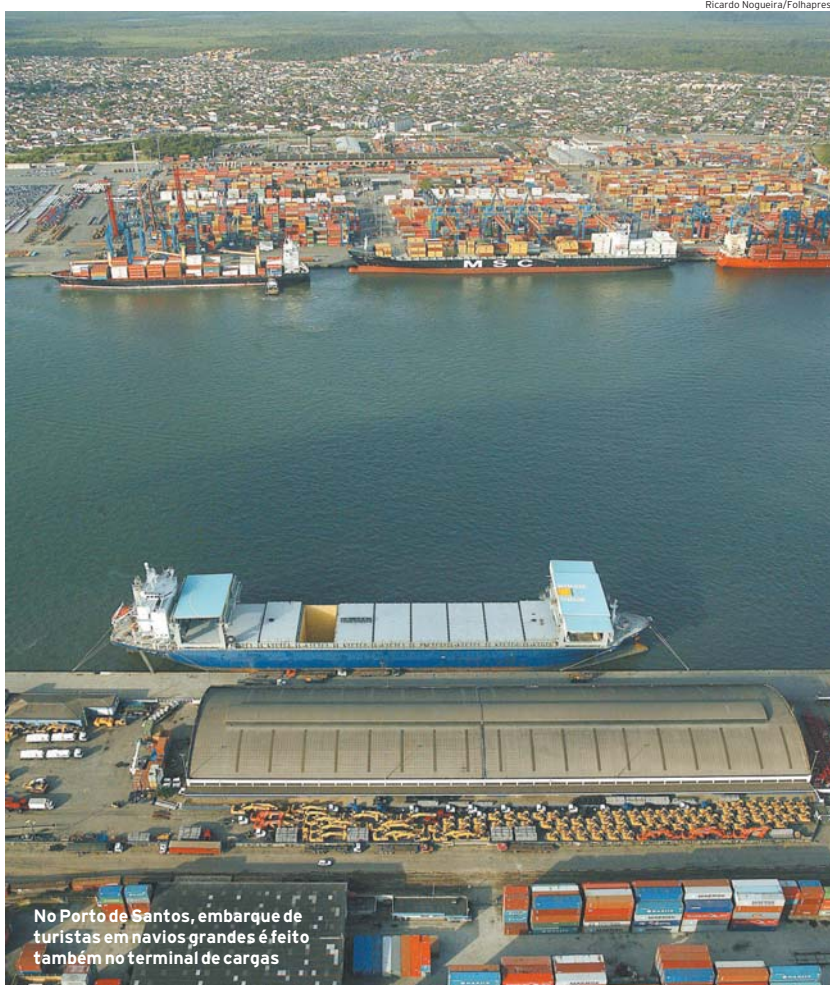
mo os meganavios”, elenca mais um empecilho o assessor.

Os armadores — responsáveis pelo embarque e desembarque da carga no porto —, que não querem arcar com o prejuízo de navegar com apenas metade da capacidade da embarcação, cobram o chamado “frete morto”. “O navio sai com uma capacidade menor do que pode comportar para não encaixar, e quem paga a conta é o exportador”, diz Christian Smera, advogado especialista em direito marítimo e representante de seguradoras internacionais.

De acordo com Aparecido Mendes Rocha, diretor da Lógica Seguros, a média de valor transportado no Brasil é inferior a US\$ 150 milhões, enquanto que, as maiores embarcações, que navegam em apenas algumas rotas no mundo, fazem média superior a US\$ 400 milhões.

“Os novos navios são mais seguros e transportam maior valor. Há uma redução também na taxa do seguro de transporte internacional, porém há uma concentração maior de risco”, comenta Rocha.

A falta de um sistema informatizado e de um maior número de práticos (pessoa que estaciona o navio no porto) também tem atrapalhado o melhor fluxo marítimo. Segundo Wilten Manteli, presidente da Associação Brasileiro dos Termi-



No Porto de Santos, embarque de turistas em navios grandes é feito também no terminal de cargas

## PRINCIPAIS PROBLEMAS DOS PORTOS BRASILEIROS

### 1 CALADO RASO

São considerados “rasos”. A profundidade do canal de atracação dos navios é pequena, o que impede que as embarcações operem com capacidade máxima. Apenas São Luís, no Maranhão, possui condições de atracar os supernavios, onde a demanda de contêineres é pequena

### 2 FALTA TECNOLOGIA

O sistema de liberação de embarques e desembarques é praticamente inútil no Brasil. O sistema brasileiro não é informatizado, o que retarda o fluxo de navios nos terminais portuários

### 3 MÃO DE OBRA

Empresas portuárias têm problemas para negociar com os práticos (pilotos de navegação), que criam uma “reserva de mercado”, dificultando o credenciamento de novos profissionais. Associações reclamam que as negociações são dificultadas e os vencimentos dos práticos estão supervalorizados, podem superar **R\$ 80 mil** mensal

Fonte: Associação Brasileira de Terminais Portuários

nais Portuários (ABTP), a resolução destes empecilhos é uma demanda antiga do setor.

“O que se reclama é por uma maior liberdade de negociação com os práticos, que se unem e criam uma reserva de mercado, elevando os preços e deixando o mercado travado. Há também a necessidade de modernizar o gerenciamento de entrada e saída de navios”, diz Manteli.

### Turismo

Os meganavios não estão ganhando espaço apenas no transporte comercial, mas também se fortalecem no turismo.

Embora o brasileiro mostre interesse cada vez maior por viajar em cruzeiros marítimos, a infraestrutura portuária impede que os maiores navios atendam a demanda nacional. “Os portos estão começando a desperdiçar agora para a necessidade de se adequarem para receber meganavios”, diz Marcia Leite, diretora da MSC Cruzeiros.

De acordo com a executiva, até mesmo a segurança das embarcações fica em risco com a precariedade dos terminais. “Todos os portos brasileiros precisam de dragagem no canal de entrada”, critica. “O *Oasis of the Sea*, o maior do mundo, não consegue nem fazer a curva para entrar no terminal de Santos”, afirma Smera. ■ Com P.V. e C.C.

## VAZAMENTO DE ÓLEO

### Minc teme explosão em porto no Rio

O secretário estadual do Ambiente, Carlos Minc, disse que é extremamente alto o risco de explosões em galerias de águas pluviais na área do Armazém 30 do Cais do Porto do Rio de Janeiro. A informação foi dada durante inspeção ao local, no bairro do Caju, zona portuária, onde uma pessoa morreu e duas ficaram feridas em consequência de uma explosão na última segunda-feira (30).

De acordo com Minc, as empresas de petróleo Chevron, Ipiranga, Tecmar e a Refinaria de Mangueiras, que têm tubulações de óleo próximas ao armazém, já foram notificadas. “As empresas terão que vir fazer uma vistoria particular para saber de onde está vindo o óleo. É um óleo novo, com cheiro forte, que chega o tempo todo às galerias”, disse.

A Secretaria Estadual do Ambiente iniciou um plano emergencial, com um caminhão para sugar o óleo e barreiras absorventes, e para verificar a procedência do combustível. ■ ABr