

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA C-1



CARLOS NOGUEIRA

Terminal, que está em fase de testes, é uma das novas instalações construídas em Maasvlakte 2, a nova área de expansão do Porto de Roterdã, na Holanda

Em novembro, APM Terminals terá operações automatizadas

Instalação de contêineres será a mais avançada do mundo e terá operações controladas por computadores

LEOPOLDO FIGUEIREDO

ENVIADO ESPECIAL À ROTERDÃ

O maior porto do Ocidente contará, a partir de novembro, com o mais avançado terminal de contêineres do mundo. Trata-se da nova instalação da APM Terminals, do Grupo Maersk, que se destaca por ter as operações totalmente automatizadas. Ou seja, tanto o embarque e o desembarque como a armazenagem das cargas nos pátios serão feitos sem a necessidade de operadores. Eles serão controlados por computadores a partir de uma programação prévia.

A instalação, que está em fase de testes, é um dos novos terminais construídos em Maasvlakte 2, a nova área de expansão do Porto de Roterdã, na Holanda. A região foi visitada na tarde de ontem pelos empresários e autoridades que integram a comitiva do Santos Export. O grupo foi recebido pelo diretor de Gestão da instalação, Frank Tazelaar.

A nova unidade da APM Terminals terá um cais de 2,8 quilômetros de extensão e ocupará uma área de 1,67 quilômetro quadrado, quase um quarto da superfície do Porto de Santos, que é de 7,8 quilômetros quadrados. Mas sua implantação será em fases. Nesta etapa inicial, tem 600 mil metros quadrados, mil metros de cais e berços (o local de atracação dos navios) com 20 metros de profundidade, podendo receber navios de 18 mil TEU, os maiores do merca-



do. O primeiro cargueiro – ainda não se sabe qual será – está previsto para o final de novembro, segundo Tazelaar.

A instalação também já conta com um cais para barcas com 500 metros de comprimento e berços de 10 metros de fundura. Essa infraestrutura é estratégica, uma vez que Roterdã tem 40% de seus contêineres escoados por essas embarcações, que os trazem ou os levam para o interior da Europa através dos rios locais.

OPERAÇÃO

Durante a visita, a comitiva pode observar a retirada de contêineres de vagões (que chegavam ao terminal) por um pórtico, sua colocação em uma plataforma móvel e seu transporte, pelo veículo, em direção ao pátio. Tudo foi feito automaticamente. Também não são ne-

cessários profissionais para operar os portêineres no embarque e no desembarque das mercadorias e os carros que vão levá-las entre o cais e o pátio de armazenagem. As ações são coordenadas por uma malha de sensores instalada no próprio pátio. Os funcionários da empresa ficam concentrados no edifício central do terminal.

Devido a essa automação, o número de empregados deve chegar a 350, metade do que uma instalação desse porte demandaria. Segundo Tazelaar, a oferta de mão-de-obra foi um fator determinante para a implantação da unidade. “Um dos motivos para adotarmos essa tecnologia é a falta de mão de obra para esse tipo de atividade na região. Outro é a velocidade operacional que vamos obter, dando condições de operar os grandes navios que Maasvlakte poderá receber. Por fim, também apoiamos a política verde adotada no Porto de Roterdã. Todos os nossos equipamentos são elétricos. No terminal, não have-

Tecnologia

CARLOS NOGUEIRA



“Um dos motivos para adotarmos essa tecnologia é a falta de mão de obra para esse tipo de atividade na região. Outro é a velocidade operacional que vamos obter, dando condições de operar os grandes navios que Maasvlakte poderá receber.

Frank Tazelaar, diretor de Gestão da APM Terminals em Maasvlakte 2

rá emissão de CO₂”, afirmou o executivo, citando o gás liberado com a queima de combustíveis fósseis, usados em vários equipamentos portuários.

Sobre a falta de mão de obra citada por Tazelaar, o problema foi confirmado por representantes da Autoridade Portuária.

A implantação dessa unidade da APM Terminals representou um investimento de 500 milhões de euros. Ela é a

segunda instalação da empresa em Roterdã. A primeira fica na região vizinha de Maasvlakte 1 e pode movimentar 2,5 milhões TEU. Essa unidade é semi-automatizada. Nesse caso, suas operações de pátio seguem a coordenação de um sistema informatizado, mas os embarques e desembarques são realizados por portêineres operados por profissionais.

OBRAS

Em Maasvlakte 2, estão sendo finalizados mais dois terminais de contêineres. Um deles será o Rotterdam World Gateway (RWG), criado a partir de uma joint venture da operadora portuária Dubai Ports World, que irá administrá-lo, com as armadoras MOL, Hyundai, APL e CMA CGM, que vão utilizar seus berços. A instalação será capaz de movimentar 4 milhões TEU por ano. A RWG fica em frente ao cais da APM. O outro terminal de contêineres é a nova unidade da Euromax Terminal, da operadora ECT.

A visita às novas instalações da APM Terminals foi um dos compromissos da comitiva do Santos Export na tarde de ontem. Eles também percorreram, de barco, a região de Maasvlakte e conheceram os armazéns frigoríficos da Eurofrigo, nas proximidades da zona portuária. A empresa recebe 80% dos contêineres com carnes congeladas que passam por Roterdã.

Participantes

A comitiva do Santos Export é composta por executivos dos principais terminais portuários e das companhias prestadoras de serviço na Baixada Santista. Há dirigentes de instalações de contêineres e passageiros, da Praticagem de São Paulo. Também participam representantes de associações empresariais, como a Centronave (Centro Nacional de Navegação, que reúne os armadores em atuação no Brasil), a Associação das Empresas do Distrito Industrial e Portuário da Alemoa (AMA), a Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), a Associação Brasileira de Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres (ABTTC) e a Associação Comercial de Santos. Entre as autoridades, estão o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Mário Povia, e o presidente da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), Angelino Caputo e Oliveira. Ainda integram o grupo diretores do Sistema A Tribuna de Comunicação e da Una Marketing de Eventos.

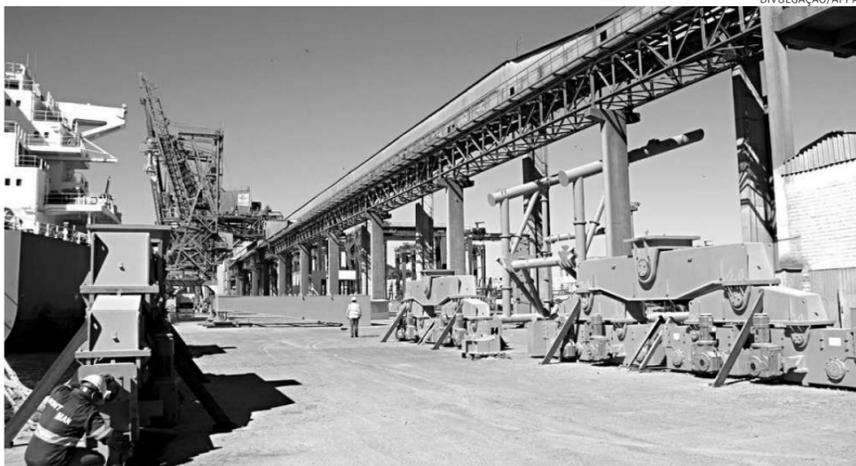
Missão internacional

A visita de autoridades e empresários do Porto de Santos a Roterdã (Holanda) e Duisburg (Alemanha) faz parte da programação da edição deste ano do Santos Export. Esta é a primeira vez que haverá o retorno a um complexo portuário. Em 2005, quando as atividades do fórum passaram a ser complementadas com uma viagem a portos estrangeiros, os destinos foram Le Havre (França) e Roterdã. A ideia é observar o quanto o complexo holandês evoluiu. Nestes nove anos, foram visitados complexos da América do Norte (Houston, Los Angeles, Long Beach, Miami e Seattle, nos Estados Unidos, e Vancouver, no Canadá), da América Central (o Canal do Panamá e Colón, no mesmo país), da Europa (Southampton, na Inglaterra, Barcelona, na Espanha, Gênova, na Itália, Hamburgo, na Alemanha, Copenhague, na Dinamarca), da Ásia (Xangai, Shenzhen, Ningbo e Hong Kong, na China) e do Oriente Médio (Jebel Ali, em Dubai, nos Emirados Árabes Unidos).

Pelo Brasil

Paraná Paranaguá monta carregadores

O Porto de Paranaguá conta com dois novos carregadores de navios. Os equipamentos estão sendo montados no Corredor de Exportação do complexo e devem aumentar em mais de 30% a produtividade na exportação de soja, milho e farelo. O porto aguarda a chegada de mais dois carregadores, resultando na reposição de quatro dos seis *shiploaders* que operam atualmente no porto. A montagem do primeiro equipamento tem previsão de término em dezembro deste ano, enquanto o segundo deve ficar pronto em fevereiro de 2015. Os equipamentos proporcionarão um aumento direto na produtividade dos embarques dos navios de grãos sólidos. Eles têm capaci-



DIVULGAÇÃO/APPA

dade para carregar até 2 mil toneladas de grãos por hora.

Tocantins SEP autoriza Estação de Transbordo de Carga

A Secretaria dos Portos (SEP) e a empresa Ecoporto Praia Norte Operações Portuárias e Serviços Logísticos S.A. assi-

naram na última semana o contrato de adesão de concessão para operações portuárias da Estação de Transbordo de Cargas, na Praia Norte, no Tocantins. A concessão, com vigência de 25 anos, permite a operação de embarcações de pequeno porte no transporte de carga e descarga de merca-

dorias pelo rio Tocantins, partindo de Praia Norte até Belém e Manaus. O Ecoporto Praia Norte está entre os mais importantes empreendimentos para a infraestrutura logística do Tocantins e de integração nas regiões Centro-oeste, Norte e Sudeste.

Escala de trabalho às 7 horas

Local	Navio	Terno	Produto
Cubatão P. 3	Mu Mian Song	1	Embarque de produto siderúrgico
Arm. 13/14	Canelo Arrow	1	Descarga sulfato de sódio
Arm. 13/14	Canelo Arrow	1	–
Arm. 15	Swift Arrow	2	Embarque celulose
Arm. 15	Swift Arrow	1	–
Arm. 16/17	VTC Glory	2	Embarque açúcar
Arm. 19	Bulk Leo	1	Embarque açúcar
Arm. 19	Crowned Eagle	1	Embarque açúcar
Arm. 23	Resko	1	Descarga fertilizante mineral
Arm. 27	Trade Will	2	Embarque milho
Arm. 29	Carlos Fischer	1	Embarque pás eólicas
Arm. 29	Carlos Fischer	1	–
Tecon-3	Aliança Europa	2	Embarque contêiner
Termag	Star Canopus	1	Descarga ureia
Termag	Saint Dimitrios	1	Descarga cloreto de potássio
Cargill	Tai Success	1	Embarque açúcar
Terminal	Bulk Pangaea	1	–
Arm. 38	The Forgiver	4	Embarque milho

Observação: A quantidade de ternos está sujeita a alterações de última hora

Fonte: Ogmio