

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar

Porto de Long Beach investe para receber meganavios

Estratégia é baseada em planejamento logístico, expansão do sistema viário e adoção de novas tecnologias

LEOPOLDO FIGUEIREDO

ENVIADO ESPECIAL A LONG BEACH

Os grandes portos mundiais têm um desafio pela frente: estar preparados para atender os novos meganavios contêineres, cujos últimos modelos podem carregar até 21 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) e vão chegar ao mercado nos próximos anos. Os complexos marítimos terão de operar essas embarcações com eficiência e sem impactos para a comunidade ao redor. Para cumprir essa missão, o Porto de Long Beach, o segundo maior dos Estados Unidos, estabeleceu uma estratégia baseada em planejamento logístico, a expansão de seu sistema viário e a adoção de novas tecnologias.

Esses planos foram conhecidos e debatidos com empresários e autoridades do Porto de Santos, que estão em visita ao complexo marítimo norte-americano, na manhã de ontem. A viagem conclui a programação da edição deste ano do *Santos Export - Fórum Internacional para a Expansão do Porto de Santos*. A parte inicial do seminário, composta por seus painéis de debates, ocorreu entre os dias 10 e 11 de agosto, em Santos.

Long Beach percebeu que precisava se preparar para os meganavios há cerca de cinco anos, quando os armadores anunciaram que essas embarcações iriam operar nas linhas entre o Extremo Oriente e a costa oeste dos Estados Unidos, onde está localizado. "O mercado está em evolução e os portos têm de encarar esse desafio. Não se trata de fazer um juízo de valor, se isso é bom ou mal, mas é o que está ocorrendo. Somos um grande porto, o segundo maior dos Estados Unidos, e temos de atender esses navios", afirmou o executivo-sênior da Cadeia de Suprimentos do Porto de Long Beach, Michael Christensen, que apresentou os projetos de infraestrutura do complexo marítimo para a comitiva santista ontem, na sede da autoridade portuária.

Christensen destacou que, para receber esses cargueiros, Long Beach teve de preparar sua infraestrutura, como o aprofundamento dos canais de acesso para 55 pés (16,5 metros), e otimizar sua programação logística. Entre as ações implantadas, uma das principais foi a



Long Beach preparou sua infraestrutura, com o aprofundamento dos canais de acesso para 55 pés (16,5 metros), e otimizou sua logística

Impressões sobre os portos norte-americanos

“É muito interessante a participação da municipalidade nos portos de Los Angeles e Long Beach (administrados pelas prefeituras das respectivas cidades), o que ajuda no desenvolvimento. Isso é algo que a gente deveria ter mais no Brasil”

Luiz Araújo,
diretor comercial do Ecoporto Santos

“Os portos de Los Angeles e Long Beach são exemplares em sua gestão ambiental. Trabalham na sustentabilidade, buscam o desenvolvimento, a ampliação das operações, reduzindo os impactos no meio ambiente e na comunidade”

Matheus Miller, secretário-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra)

“Aqui, nos deparamos com portos que buscam uma plena integração intermodal, explorando a ferrovia o quanto possível. É uma ótima solução logística e o custo reduz sensivelmente”

Jesualdo Conceição Silva, diretor de Relações Institucionais da Libra Terminais

“Conhecemos portos que tratam os problemas tecnicamente. Cada ação é baseada em conhecimento, em pesquisa. Ao falarem sobre o meio ambiente, você percebe o nível de detalhamento. Eles estudam, eles planejam, eles fazem”

Fábio Mello Fontes, diretor de Relações Internacionais da Praticagem de São Paulo

adoção de mudanças no cotidiano de suas operações.

“Esses navios descarregam contêineres muito rápidos, em uma velocidade maior do que a prevista para os terminais portuários quando foram projetados. Então percebemos que teremos muita carga que terá de sair rápido do porto e temos de fazer isso sem impactos na região. Tivemos de repensar nossa logística”, afirmou o executivo-sênior.

Esses estudos começaram nos últimos anos e foram realizados em parceria com o Porto de Los Angeles - vizinho ao de Long Beach e seu principal concorrente -, terminais, operadores logísticos e armadores. Algumas medidas já foram definidas e começaram a ser aplicadas no mês passado, quando

tradicionalmente o movimento de cargas na costa oeste dos Estados Unidos aumenta, permanecendo assim até novembro. Entre elas, está a distribuição dos horários de entrega das cargas de importação. Antes, a maior parte era retirada dos terminais durante o dia. Agora, essas atividades também são feitas à noite.

A divisão ocorreu sem a necessidade de alterar tarifas ou aplicar taxas especiais para tornar o horário noturno mais competitivo, como aconteceu em outros portos que utilizaram essa estratégia. “Não foi preciso adotar essas medidas. Foi um grande acordo do mercado. Todos entenderam a importância de melhor distribuir essas atividades”, disse Christensen.

DISTRIBUIÇÃO DE CARGAS

Outra mudança envolveu a melhor distribuição das cargas no pátio, de modo a agilizar sua entrega aos caminhões. A estratégia do Porto de Long Beach também engloba investimentos dos terminais em novas tecnologias.

É o caso do Long Beach Container Terminal, instalação de contêineres do complexo marítimo que está em fase final de testes e deve começar a operar em abril do próximo ano. A unidade, que foi visitada pelo grupo do Santos Export no início da manhã de ontem, iniciará suas atividades podendo movimentar 1 milhão de TEU por ano, quantidade que chegará a 3,3 milhões de TEU por ano quando for totalmente implantada (o que deve

ocorrer apenas em 2020).

Segundo seus técnicos, essa eficiência será possível graças ao sistema operacional semi-automatizado que foi implantado. Nele, os contêineres são transportados entre o pátio e o costado por veículos controlados por computador. Os trabalhadores acabaram deslocados para a recepção das cargas, o planejamento das operações e as atividades de bordo.

Para Michael Christensen, o investimento em tecnologia é uma ferramenta “essencial” na nova realidade vivida pelo setor portuário. “Os meganavios demandam portos cada vez mais eficientes e o investimento em tecnologia garante isso”, afirmou.

Os planos de Long Beach ainda incluíram a melhoria dos acessos

aos terminais. Pontes estão sendo construídas de modo a melhorar o tráfego rodoviário e a malha ferroviária que atende os terminais foi ampliada.

A ferrovia, aliás, tem papel de destaque no desenvolvimento do porto, especialmente após a construção do Alameda Corridor, uma via ferroviária subterrânea de mais de 30 quilômetros de extensão, que atravessa a área urbana de Los Angeles, ligando a zona portuária aos pátios ferroviários. Ela entrou em operação no início do século e, hoje, movimentava 42 composições ferroviárias (cada uma com uma extensão variando de três a quatro quilômetros) por dia.

O empreendimento foi apresentado ontem aos empresários e autoridades do Porto de Santos, pela diretora de Assuntos Governamentais e Comunitários da Autoridade de Transporte do Alameda Corridor, Connie Rivera.

A utilização do Alameda Corridor e a otimização do transporte ferroviário foram “importantes” para melhorar a eficiência do complexo marítimo, comentou o executivo-sênior da Cadeia de Suprimentos do Porto de Long Beach, Michael Christensen. “Sem a ferrovia, não conseguiremos avançar como queremos”, disse.

Para o dirigente portuário, a evolução vivida pelo complexo marítimo é um processo “natural”, consequência do desenvolvimento do mercado. “Hoje, o setor portuário está mudando. Mesmo os portos que não vão receber os meganavios, como Santos, têm de se ajustar a novas realidades pois devem passar a receber navios maiores. E para isso terão de ser mais eficientes. É uma nova era para os portos e temos de estar preparados”, destacou.

AGENDA

Além das reuniões na sede da autoridade portuária e da visita ao novo Long Beach Container Terminal, o grupo do Santos Export ainda foi recebido por técnicos da consultoria Aecom, em seus escritórios na cidade. A empresa, uma das principais nesse mercado, se destaca por seus projetos de infraestrutura, tanto para a iniciativa privada (ela participou da construção do LBTC).

Long Beach foi o segundo porto visitado pela comitiva santista nesta viagem. Na segunda-feira, eles conheceram as instalações de Los Angeles e se reuniram com autoridades desse complexo marítimo.

Hoje, o grupo segue para Oakland, também no estado da Califórnia, na costa oeste do país. Amanhã, estão previstos encontros com representantes da autoridade portuária e encontros com empresários e consultores da região.