

VANTAGENS QUE SÓ A LOGÍSTICA INTEGRADA MARIMEX OFERECE PARA SUA EMPRESA.

FALE COM A GENTE!

Editor Leopoldo Figueiredo
E-mail portoman@atribuna.com.br
Telefone 2102-7269

“Você tem pontos fortes e fracos, oportunidades, ameaças, aliados e adversários. Tem, desde questões físicas de infraestrutura e investimentos, a aspectos institucionais e interesses comerciais envolvidos. É uma operação complexa. Mas é uma coisa positiva e existe em vários portos do mundo”
Frederico Bussinger, consultor portuário e ex-diretor da Codesp

“Eu não vejo sentido no transporte de cargas no modelo hidroviário aqui na Baixada Santista, a não ser que tivesse um hub port, um terminal concentrador em algum ponto longe que pudesse dar viabilidade econômica para esse transporte. Senão é mais um custo agregado à cadeia logística”
Fabrizio Pierdomenico, consultor portuário e ex-diretor da Codesp

Seminário debaterá uso de hidrovias na 3ª-feira
O potencial dos rios da região para o transporte de cargas será debatido por especialistas e autoridades na terça-feira, das 8h15 às 19h, durante o 5º Seminário Hidrovia Já, promovido pela Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (Aeas), no auditório da entidade no Boqueirão, em Santos.

PORTO & MAR

Porto se prepara para utilizar suas hidrovias

Codesp prevê redução de custos, além de desafogar os acessos rodoviários ao cais santista

LEOPOLDO FIGUEIREDO
EDITOR

O Porto de Santos prepara o lançamento, nos próximos dias, do projeto para a utilização de suas hidrovias. A proposta é que o complexo tenha serviços de transporte de cargas em barcas pelos rios da região, ligando as duas margens do estuário e, também, as zonas portuária e retroportuária, chegando ao Polo Industrial de Cubatão e plataformas logísticas dessa cidade.

Com isso, a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp, a Autoridade Portuária), responsável pela iniciativa, prevê reduzir os custos e impactos ambientais da atividade portuária nas cidades da Baixada Santista, além de desafogar os acessos rodoviários ao cais santista.

Detalhes do projeto, desenvolvido pela Codesp, foram revelados pelo presidente da companhia, José Alex Oliva, em entrevista exclusiva a A Tribuna. Segundo ele, a ideia é “lançar o projeto, ofertar a oportunidade para a iniciativa privada e dar início a uma nova fase de expansão do Porto com a exploração do modal hidroviário”.

PRÓXIMOS PASSOS

Nos próximos dias, a Docas reunirá empresários e apresentará a proposta de exploração das hidrovias e as ações que adotou para viabilizar o serviço. Caberá à Autoridade Portuária garantir a utilização das vias de navegação, sinalizando-a e regularizando seu uso, inclusive com a definição de normas para a atividade.

As regras foram definidas nos últimos meses a partir de reuniões entre representantes da Codesp, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq, o órgão regulador do



VANESSA RODRIGUES

O projeto já foi apresentado por Oliva (à dir.) ao ministro dos Transportes

luentes e impactos ambientais”.

Oliva pretende se reunir com os caminhoneiros e explicar à categoria que ela também ganhará com o projeto. “Eles deixarão de fazer viagens longas e se concentrarão em percursos curtos. Pegarão mais serviços”.

O executivo prevê a operação do serviço operante em até dois anos, mas considerando reuniões feitas com terminais e empresas de navegação, ele acredita que já possa ter uma linha em ação até o final do ano.

O projeto chegou a ser apresentado por Oliva ao ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Mauricio Quintella, em viagem ao Porto de Antuérpia (Bélgica) no final do mês passado — visita técnica que integrou a programação da edição deste ano do Santos Export — Fórum Internacional para a Expansão do Porto de Santos, promovido pelo Grupo Tribuna e pela Una Marketing de Eventos. O modal hidroviário é estratégico para a movimentação de cargas no complexo belga, que registra uma média de 915 escalas de barcas por semana.

IDEIA ANTIGA

A ideia de explorar o transporte hidroviário no Porto é debatida desde a década passada. Em 2012, essa opção foi tema de um estudo da Fundação para o Desenvolvimento Tecnológico da Engenharia (FDTE), ligada à Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP). A pesquisa apontou que a região conta com 200 quilômetros de vias navegáveis e 25 deles sem restrições (o principal obstáculo encontrado foi a altura dos vãos de pontes rodoviárias e ferroviárias), além de identificar cinco rotas comerciais (confira no infográfico ao lado).

setor) e da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP).

Na reunião, também serão apresentadas possíveis “linhas de navegação” a serem exploradas pela iniciativa privada. Uma delas prevê a passagem pelos terminais especializados na movimentação de contêineres no complexo, levando as cargas de uma margem do estuário a outra, em barcas com até 150 contêineres, e substituindo o transporte rodoviário regional conhecido como “vira”.

Outra linha ligará as instalações portuárias a plataformas logísticas do retroporto, em Cubatão, sendo uma alternativa à utilização de caminhões nesse trajeto. Essa possibilidade chegou a ser considerada pela Libra Terminais (que tem uma unidade retroportuária em Cubatão) no final da década passada, mas não avançou.

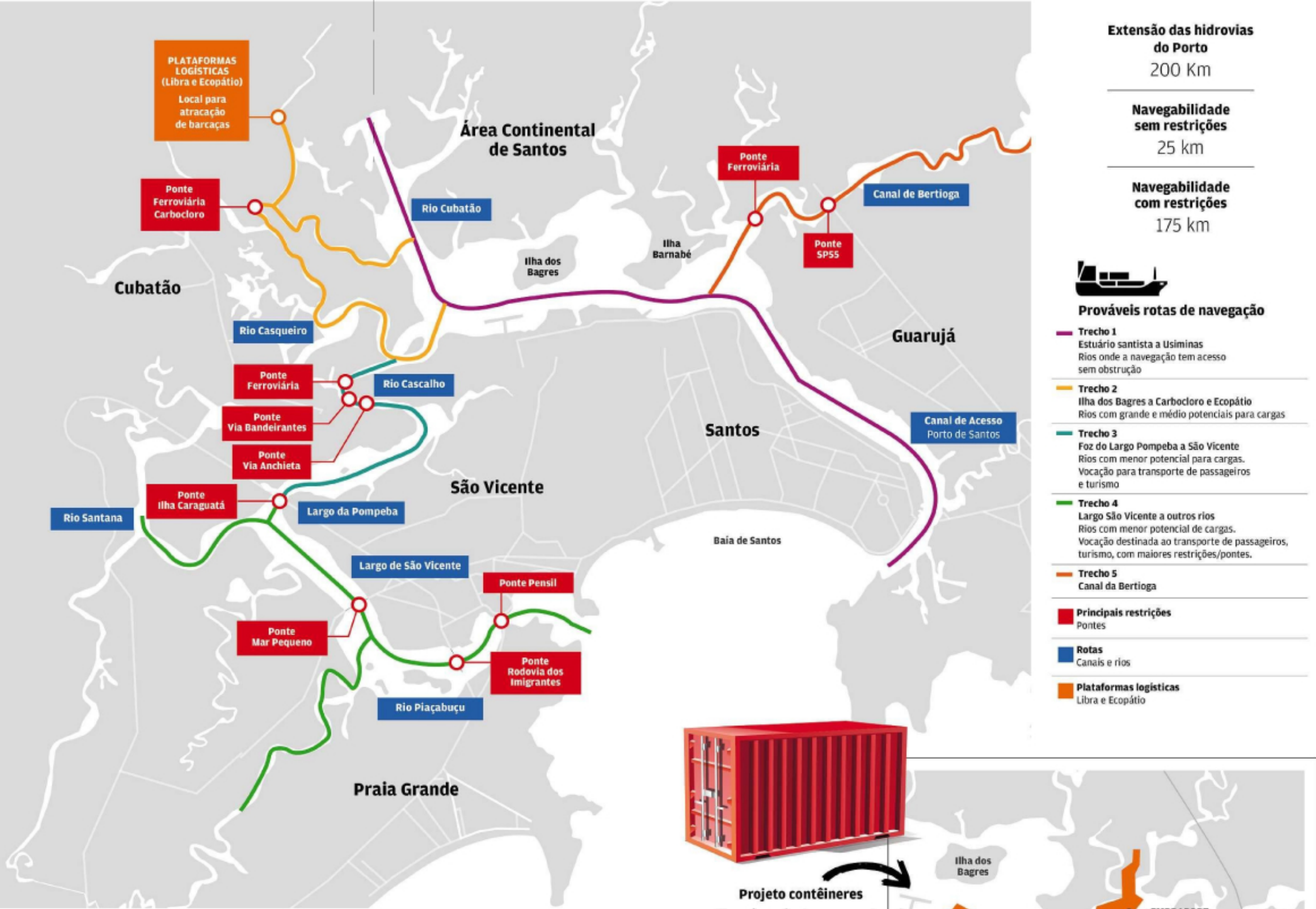
Há, ainda, uma terceira opção: utilizar barcas para levar matérias-primas importadas da região do cais até as indústrias

de Cubatão, como defendia a fabricante de cloro, soda e derivados Carbocloro no início da última década. O projeto, porém, foi descartado devido a custos.

ATRIBUIÇÕES

Enquanto a Autoridade Portuária cuidará das normas de exploração do serviço e das vias de navegação, caberá à iniciativa privada realizar o transporte, adquirir os equipamentos de movimentação de cargas (guindastes) e ainda construir os atracadouros e cais para as barcas na área retroportuária.

“Vamos estimular os terminais e as empresas de navegação a fazerem uso dessa alternativa econômica. O objetivo é ofertar a infraestrutura para que a iniciativa privada faça seus negócios. E todos vão ganhar: teremos custos logísticos menores, estradas não tão congestionadas, um modal com menor consumo de combustível e, portanto, menor emissão de po-



Vantagens do modal hidroviário

- Mais competitivo, mas tem de estar integrado a outros meios de transporte
As hidrovias sozinhas não funcionam
- Menor impacto ambiental
Menor emissão de poluentes
Menor degradação da natureza
Menor utilização de óleos lubrificantes
Não utiliza pneus

Comparativo dos fretes por modal

POR TONELADA TRANSPORTADA POR 1.000 KM*



FONTE: Codesp e Caramuru Alimentos. *Os fretes acima dependem de cada origem/destino/modal e concessionária.

Fundamentos de transporte



Projeto contêineres
Serviço de transporte hidroviário de contêineres entre os terminais do Porto

Projeto Carbocloro
Transporte de cargas entre o Porto e unidade industrial em Cubatão
Movimentação projetada 800 mil toneladas/ano

Especialistas apontam vantagens do modal

FERNANDA BALBINO

■ A implantação do transporte hidroviário é vista como um avanço por especialistas no setor. Eles destacam que o modal apresenta um menor consumo de combustível por toneladas transportadas e, consequentemente, um volume de emissões de CO2 na atmosfera inferior. E ainda apontam a diminuição do tráfego de caminhões nas vias da região e melhor distribuição de cargas no complexo santista, com a implantação do projeto. O transporte hidroviário de cargas é visto como o mais lim-

po e barato. A cada mil toneladas transportadas por quilômetro, são gastos apenas quatro litros de combustíveis. O consumo aumenta para seis litros quando o modal utilizado é o ferroviário. E sobe para 15 litros quando os caminhões fazem o transporte da carga.

“Na travessia da Margem Direita para a Margem Esquerda, não vai precisar fazer a volta, que chega a dar 70 quilômetros, no transporte rodoviário ou mesmo no ferroviário. Você pode atravessar em uma barcaça. É um investimento baixo, um

consumo de combustível baixo, então tende a ser um transporte com um custo de produção muito baixo”, destacou o consultor portuário e ex-diretor da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) Frederico Bussinger, do Instituto de Desenvolvimento, Logística, Transporte e Meio Ambiente (Idelt).

O especialista ainda aponta que o transporte hidroviário é muito utilizado nos portos mais modernos do mundo. Neles, as barcas passam pelos terminais, recolhendo contêineres e fazendo a distribuição, serviço

também proposta para Santos.

Para o presidente da Federação Nacional dos Portuários (Fenop), Sérgio Aquino, essa iniciativa permitirá a exploração de novas áreas no Porto, que poderão ser acessadas pelas barcas. “É fundamental que se faça esta interligação do Porto com a retroárea. Com isso, você expande o chamado complexo portuário e reduz a interferência no trânsito, utilizando o caminho onde ele precisa ser utilizado e priorizando o transporte aquaviário onde ele pode ser competitivo”.

Consultor faz alerta sobre novos custos

LEOPOLDO FIGUEIREDO E
FERNANDA BALBINO

■ Para o consultor portuário Fabrizio Pierdomenico, o transporte hidroviário só é viável quando se tem um volume grande de cargas que precisam ser transportadas por longas distância. O ex-diretor da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) aponta os riscos de aumento dos custos logísticos e ainda o crescimento do tráfego de embarcações no canal de navegação do Porto de Santos.

“Eu entendo que todo esse processo de trazer o contêiner do outro lado do País, dar um tombo nele, colocar em uma pilha, depois tirar da pilha, colocar em uma barcaça para trazer e, depois, distribuir para os terminais vai agregar mais custos à carga. Seria diferente se saísse do ponto de origem da carga em uma barcaça para o destino final”.

PONTOS POSITIVOS

Defensor da utilização do transporte hidroviário no Porto de Santos, o engenheiro Henry Robinson acredita no potencial e na importância do modal para a região desde a década passada, quando ainda atuava como diretor técnico da Libra Terminais e foi um dos idealizadores do projeto do uso de barcas ligando a instalação a sua unidade retroportuária em 2006. O empreendimento acabou não avançando.

“Santos apresenta grande riqueza no meio hidroviário. Há obstruções, que são as pontes (com vãos muito baixos e que precisariam ser elevados), mas tem um bom potencial. Mesmo com a barreira física que é a Serra, há a possibilidade de explorarmos as hidrovias na logística local, tanto intermargens como entre o cais e o retroporto, mas temos de ter volume e deve ser um serviço com common user, que qualquer um pode contratar”, explica o executivo portuário e professor da Universidade Metropolitana de Santos (Unimes).

Ele também destaca que a adoção do serviço, substituindo o transporte rodoviário em determinados trechos, não pode aumentar o custo logístico. “O usuário não suporta mais um custo. Então, a utilização das barcas tem de ser projetada de modo a não encarecer a operação. Também temos de ver como ficará a utilização da mão de obra. Essa foi uma questão bem crítica quando debatemos esse projeto para a Libra em 2006”.

INFOGRAFIA MONICA SOBRAL/AT