

FALE COM A GENTE!

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

Programação de hoje em Houston  
Estão previstas reuniões nos terminais retroportuários do Port Terminal Railroad Association e do UTC Overseas e na fabricante de equipamentos portuários Konecranes.

PORTO & MAR

Houston, em franca expansão

Crescimento operacional sustentado leva a autoridade portuária local a projetar a ampliação de terminais e do canal de navegação

LEOPOLDO FIGUEIREDO

ENVIADO ESPECIAL A HOUSTON

Diante de um crescimento operacional constante na última década e com a expectativa do mercado de manter esse aumento nos próximos anos, o Porto de Houston (Estados Unidos) prepara um agressivo programa de expansão, com a ampliação de seus dois terminais de contêineres e o alargamento e aprofundamento do canal de navegação. O empreendimento está orçado em quase US\$ 1 bilhão.

Os planos do complexo norte-americano, localizado no Texas, na região do Golfo do México, foram debatidos por diretores e gerentes da autoridade portuária com empresários do Porto de Santos e autoridades do cais santista e do Governo Federal, ontem.

O grupo brasileiro integra a comitiva Porto & Mar 2019, que iniciou ontem uma série de visitas técnicas às instalações marítimas de Houston. Essa agenda continua hoje, com encontros com empresários do setor de logística dessa região dos Estados Unidos, e conclui amanhã, com reuniões no polo tecnológico de Austin (Texas).

A visita técnica faz parte da programação do *Porto & Mar – Seminário A Tribuna para o Desenvolvimento do Porto de Santos*, realizado pelo Grupo Tribuna em junho, em Santos.

A viagem é organizada com apoio do corpo consular dos Estados Unidos no Brasil, do Departamento de



FOTOS PAULO TAVARES

Projeto de ampliação do Bayport Container Terminal, um dos locais visitados pela comitiva, começou em 2017, ao custo de US\$ 600 mi

Comércio do governo americano e da Câmara de Comércio Brasil Texas (Bratecc).

MOVIMENTO CRESCENTE

Principal porto dos Estados Unidos em relação à tonelagem da carga de comércio exterior e nas operações de petróleo e aço, além de ser o sexto na movimentação de contêineres, Houston tem se destacado pelas crescentes atividades portuárias.

No ano passado, respondeu por 2,23 milhões de TEU (Twenty-feet Equivalent Unity ou unidade equivalente a um contêiner de 20 pés, na tradução do inglês), 10% a mais do que em 2017.

No primeiro trimestre do ano, atingiu a marca de 1,5

PRIVATIZAÇÃO

Durante o encontro com dirigentes da Autoridade Portuária de Houston, ontem, integrantes da comitiva do Porto & Mar apresentaram os principais projetos desenvolvidos por suas empresas. O diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da Codesp, Danilo Veras, destacou os planos do Governo Federal para a licitação de terminais, inclusive no complexo santista, e ainda o projeto de privatizar a gestão do Porto (atualmente, a opção mais considerada é a abertura do capital da Companhia Docas). A proposta despertou o interesse dos executivos norte-americanos, que questionaram se algo mudaria no processo de licenciamento ambiental (não haveria alteração) e como seria a exploração das áreas pela iniciativa privada.

milhão de TEU, um recorde do porto texano para o período, com alta de 12.5%. E segundo seus executivos, essa tendência se manterá nos próximos anos.

“Diante das projeções que recebemos dos armadores que atuam no Porto, o

movimento será crescente. Nos últimos anos, o mercado de Houston aumentou, a região tem crescido. Então todos esses projetos integram o plano de preparar o porto para continuar atendendo as demandas do mercado”, afirmou o gerente de

Desenvolvimento Comercial da administração portuária, Ricardo Arias.

OPERAÇÃO DIRETA

Dois dos principais projetos são as ampliações dos dois terminais de contêineres de Houston, Barbours Cut Container Terminal e Bayport Container Terminal, que ficam na área controlada pela Autoridade Portuária e são operados diretamente por ela – cenário bem diferente do encontrado no Porto de Santos, onde desde o final dos anos 90, a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp, a Autoridade Portuária) passou as operações à beira do cais para a iniciativa privada.

Barbours Cut passará por um processo de adensamento operacional (redução do espaço entre pilhas e melhor aproveitamento dos pátios), vai recuperar sua infraestrutura e modernizará seus equipamentos.

Atualmente, ele conta com 15 portêineres, dos quais apenas sete são neopanamax (ou super pós-panamax, os modelos mais modernos). Até 2021, quando o projeto iniciado em 2017 for concluído, terá 18 desses portêineres.

Com isso, aumentará a capacidade de movimentação anual de 1,2 milhão TEU para 2,5 milhão TEU. Segundo dados da Autoridade do Porto de Houston, o investimento chegará a US\$ 577 milhões, mais de R\$ 2,3 bilhões.

O projeto de Bayport também teve início em 2017 e será finalizado em dois anos, com um investimento de US\$ 600 milhões, cerca de R\$ 2,4 bilhões. Mas seus planos são mais agressivos. Ele ocupará terrenos de expansão, aumentando sua área de 123 para 182 hectares. Seu número de berços irá de quatro para sete.

O cais passará de 1.219 para 2.134 metros e a quantidade de portêineres pós-panamax chegará a 21 (atualmente são nove). Como resultado, ampliará sua capacidade de movimentar contêineres de 1,5 milhão para 2,5 milhões TEU por ano.

VISITAS

Antes das reuniões com representantes da Autoridade do Porto de Houston, a comitiva do Porto & Mar visitou terminais de grãos líquidos (foto), de carga geral e de contêineres. No grupo, estão executivos de terminais portuários de Santos, de empresas do setor e companhias de dragagem, além dos diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq, o órgão regulador do setor), Francisval Mendes e Adalberto Tokarsky, o diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), Danilo Veras, e o presidente da Câmara de Santos, Rui De Rosís.



OPINIÕES

“Ficou bem claro, diante da experiência americana, que os portos, para acompanhar as tendências do mercado, precisam ter um horizonte de investimento de longo prazo e ainda assim, investimentos muito pesados”

Danilo Veras  
diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da Codesp



“É curioso que um porto como Houston ainda mantenha-se à frente das operações de seus terminais de contêineres. No Brasil, por exemplo, já passamos isso para a iniciativa privada”

Erick Aeck  
diretor da Van Oord



Desafio à ampliação do canal é obter os recursos

■ Mas o principal empreendimento de infraestrutura do complexo texano é o seu Projeto 11, que envolve o alargamento do canal de navegação dos atuais 530 pés (161 metros) para 700 pés (213 metros), além de seu aprofundamento, uma obra que, considerando as atividades de manutenção por dez anos após sua conclusão, atinge um custo de quase US\$ 1 bilhão. O desafio é obter os recursos necessários.

“Diante de nosso crescimento, é importante termos essa obra pronta o mais rápido possível. Se contarmos com os recursos do governo federal, teremos sua conclusão entre 2030 e 2035, mas se conseguirmos viabilizar com capital local, ganhamos pelo menos cinco anos. É a nossa grande oportunidade”, destacou o gerente do projeto, Richard Ruchhoeft, um dos executivos do porto que recebeu a comitiva do Porto & Mar.

ANÁLISE NO ESTADO

Atualmente, o Projeto 11 (denominação dada por ser o 11º grande projeto de ex-

pansão da infraestrutura do porto em sua história) está em fase de análise pelas autoridades estaduais.

Enquanto isso, a administração de Houston negocia com autoridades locais a criação de um imposto municipal, por 30 anos, para financiar a obra.

Não se descarta também a implantação de uma taxa a ser cobrada das refinarias locais.

“Nada está definido ainda. Mas temos de entender que, se conseguirmos agilizar essa obra, todos saem ganhando. São menores custos para nossas cargas e mais empregos na região”, explicou Ricardo Arias, gerente de Desenvolvimento Comercial da administração portuária.