

PORTO & MAR

Telefone 2102-7272 E-mail portoemar@grupo-tribuna.com

Terminal quer receber navios de 400 metros

Portonave faz obras com esse objetivo

TED SARTORI

ENVIADO A NAVEGANTES (SC)

O primeiro terminal de contêineres privado do País, da Portonave, em Navegantes (SC), tem como objetivo receber os maiores navios do mundo, de 400 metros de comprimento, que ainda não aportam no Brasil.

Para isso, a empresa que faz parte do Grupo MSC e completou 18 anos no mês passado, faz obras de adequação no cais. O investimento é de aproximadamente R\$ 1,6 bilhão, mas chega a R\$ 2 bilhões, levando em conta novos equipamentos que serão instalados. A capacidade do terminal subiria de 1,5 milhão de TEU (medida equivalente a um contêiner de 20 pés) para 2 milhões de TEU. A conclusão é prevista para o segundo semestre do próximo ano.

“É uma realidade mundial. Existe uma demanda, de imediato, pelo navio de 366 metros (que o Porto de Santos recebeu em poucas vezes). Nossa intenção é, com essa obra, dar condição para que esses navios operem aqui”, diz o diretor-superintendente administrativo da Portonave, Osmari de Castilho Ribas, para A Tribuna, que esteve ontem no terminal visitando as obras. Ele projeta ainda um aumento da profundidade do canal de navegação de 14 para 17 metros.

O gerente de projetos especiais da Portonave, José Mario Batista Cunha, explica que as obras no cais envolvem duas novas vigas, com fundações, mais robustas e profundas, chegando a 56 metros de profundidade. “O cais todo está sendo desenvolvido pensando em um projeto de 400 metros de compri-

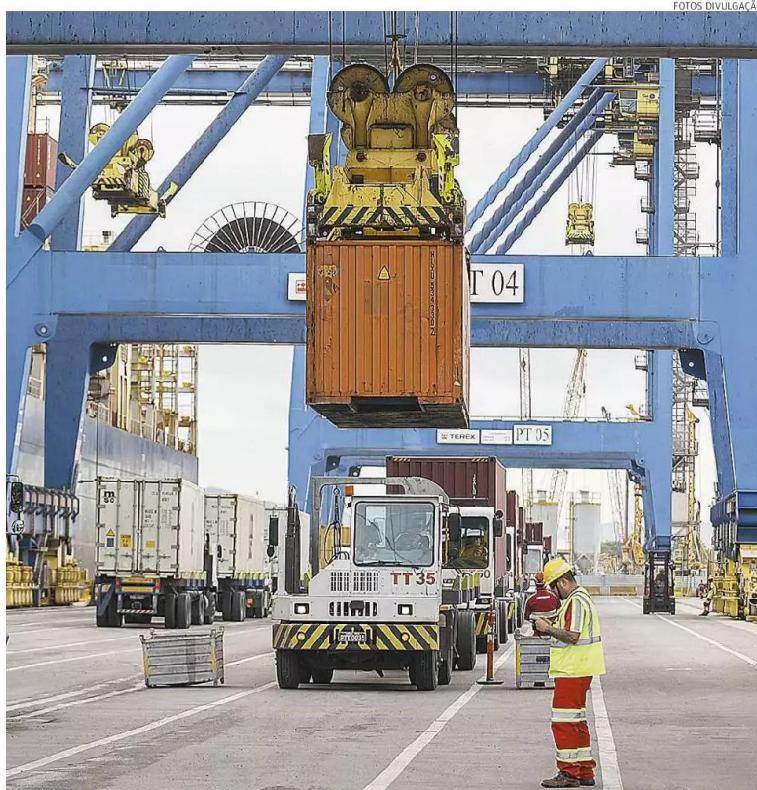
TUP

Responsáveis por 60% da movimentação portuária brasileira, os terminais de uso privado (TUPs) precisam contar com o apoio do setor público. A visão é da diretora-executiva da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Gabriela Costa. “A gente precisa dotar os TUPs de toda a infraestrutura nacional necessária para que os investimentos feitos sejam aproveitados na sua totalidade. Temos os TUPs hoje na vanguarda da realização desses investimentos, mas se não tivermos os acessos rodoviário, ferroviário e aquaviário, por meio das dragagens, sendo feitos de forma eficiente, nunca vamos ter de fato esses investimentos sendo aproveitados da maneira como deveriam”, afirma. Gabriela lembra que o modelo favorece ao País. “Essa movimentação de cargas é importação e exportação para o Brasil, impactando a balança comercial”. A diretora-executiva da ATP também comentou sobre o Projeto de Lei (PL) 733/2025, a nova Lei dos Portos, que está sendo discutida na Câmara dos Deputados. A associação defende que seria mais interessante alterações pontuais na atual, a 12.815/2013, em vez de um marco totalmente novo. “A 12.815 já trouxe um olhar de modernização importante. Para os TUPs, ela foi bastante benéfica”.

mento. Todo esse estudo foi feito para ter um ganho de escala e um frete mais baixo”, explica.

A intervenção está sendo feita com o terminal em atividade, com apenas um berço de atracação. Serão três no futuro, dependendo do tamanho do navio. O cais da Portonave possui 900 metros de extensão linear.

“Estamos trabalhando a toda velocidade e produtividade que podemos para dar conta sem muita per-



Terceiro maior terminal de contêineres do País, Portonave projeta crescimento a partir do final de 2026



Empresa completou 18 anos no mês passado e faz investimento de R\$ 1,6 bilhão para adequação no cais

da. Estamos usando toda a nossa capacidade, tudo confinado em apenas um berço”, comenta Cunha.

EQUIPAMENTOS

As adequações no cais também permitirão a chegada de novos equipamentos: dois guindastes Ship-to-Shore (STS), destinados a fazer o embarque e desembarque de contêineres nos navios, 14 Rubber Tyred Gantry (RTGs), que realizam a movimentação no pátio, uma Reach Stacker (esta já começou a operar em agosto) e dois scanners para inspeção de e contêineres (instalados em

setembro). Todos os equipamentos são elétricos. O investimento é de R\$ 439 milhões.

Depois de a obra ser concluída, será possível a instalação do shore power, um sistema para o fornecimento de energia elétrica para embarcações atracadas, tecnologia inédita no Brasil. Isso permitirá que os navios reduzam as emissões de gases poluentes.

“Todo esse conjunto nos possibilita operar os navios maiores e, consequentemente, termos um volume maior de carga sendo movimentado no terminal”, afirma Ribas.

LEILÃO DO CANAL

A concessão do canal de acesso de Itajaí, o porto vizinho, que serve também a Navegantes, é aguardada com expectativa pela Portonave. A estimativa é que o leilão aconteça no primeiro trimestre de 2026. “Esse agora é o debate. Estamos olhando, junto com os armadores, para ver qual vai ser a viabilidade disso. É importante termos esse cronograma de implantação, sobretudo aqui na nossa região, que compreende aprofundamento do canal e adequação da bacia de evolução”, pontua Ribas.