



CLIPPING IMPRESSO

28 a 29/08/2014

Veículo	Data	Editoria/ Coluna	Página	Cm x Cm	Status
Tribuna do Norte	29/08/2014	Natal	11	1560	Neutra

Porto terá cabotagem até fevereiro

« PORTO DE NATAL » Codern planeja implantar duas linhas de cabotagem entre novembro deste ano e fevereiro de 2015. Rotas vão ligar o Porto de Natal aos de Fortaleza, Manaus, São Paulo e Buenos Aires

DAÍSA ALVES
repórter

A Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern) pretende implantar duas linhas de cabotagem no Porto de Natal. Essas rotas devem ser iniciadas entre novembro deste ano e fevereiro de 2015, segundo planejamento do presidente da Codern, Emerson Fernandes. De início, a expectativa é de ter 100 contêineres, por embarque e desembarque. A Companhia acredita alcançar a marca de 350 contêineres dentro de um ano.

No entanto, a implantação do sistema esbarra em algumas dificuldades. A Secretaria dos Portos exigiu novo estudo de bari-

metria para avaliar a área de calado do Porto (metragem de profundidade da quilha do navio), na condição de autorizar navios de grande porte. Outra situação é a falta de defensas nas pilastras da Ponte Newton Navarro, acarretando restrições. Pela falta de proteção os navios só podem entrar de dia, e com dois rebocadores, o que aumenta o custeio.

A empresa Log-In Logística Intermodal é quem está em negociação com a Codern. A transportadora, chamada de armadora no meio marítimo, abastecerá duas linhas de cabotagem no Porto de Natal. Cada uma com frequência quinzenal, inicialmente. A primeira, linha Costa Norte, faz o trajeto entre os portos de Manaus,

Natal e São Paulo. Enquanto a linha Atlântico Sul faz paradas em Fortaleza, Natal e Buenos Aires.

“Teremos quatro navios mensais. Com essas duas linhas, estaremos muito bem servidos, e com expectativa de superar esse quantitativo e termos linhas semanais”, posiciona o presidente. De acordo com ele, os produtos para o transporte seriam frutas, têxteis, sal refinado e arroz. Somente este último seria para importação.

Não é a primeira vez que o Porto de Natal promove uma negociação de implantação de linha de cabotagem. Há cinco anos houve uma tratativa com armadores e, no fim das negociações, os empresários que tinham prometido cargas para a linha desis-

tiram. “Geralmente um armador pede a garantia de 200 contêineres para colocar um linha. Mas, sabemos que ele pode iniciar com menos”, relata Hanna Safieh, diretor técnico da Codern, confiante com o sucesso do sistema.

A expectativa de crescimento de 100 contêineres, para 350, tem como justificativa a consolidação da linha. “Tivemos proposta de outros armadores, mas nenhum deles definiu a periodicidade de transporte”, este seria o diferencial do novo negócio. “Acredita-mos que as empresas vão aderir a cabotagem quando começarem a ver a consolidação das linhas”, acredita Emerson Fernandes.

Ele acredita que a consolidação ampliará a movimentação do



O QUE

Navegação de cabotagem é aquela realizada pela costa do território nacional para fins de transporte. Pode ocorrer no transporte entre dois portos marítimos ou entre um porto marítimo e um fluvial

QUEM

Log-In (Logística Intermodal) é a transportadora marítima que implantará as duas linhas de cabotagem no Porto de Natal

Porto de Natal, além de baratear os custos de produtos importados. Ele contabiliza uma movimentação de 300 mil toneladas, no Porto e pretende fechar o ano tendo 600 mil toneladas. “Já havia a expectativa de ultrapassar-mos a marca de 700 mil toneladas em 2015. Com a cabotagem podemos chegar a 900 mil toneladas”, disse o presidente.

Atualmente, a única linha regular é para a Europa (porto de Algeciras/ESP, Rotterdam/HOL, Dillbury/GR, Vigo/ESP). Mas, há também negociações para implantar uma linha que atenda a demanda para os Estados Unidos da América (Costa Leste e Oeste) e o continente asiático.

Codern deverá fazer estudos de viabilidade

Para a inserção do Porto de Natal nas rotas de cabotagem com navios de grande porte, o que é característico do sistema, a Secretaria Nacional de Portos exigiu da Codern estudos de viabilidade. Um deles é uma barimetria do calado – metragem da profundidade a que se encontra a quilha do navio. E o outro, o estudo e execução das defensas da Ponte Newton Navarro.

A Log-in deve dispor de dois navios de diferente metragem. Um dos navios tem tamanho médio-grande porte, de 207 metros, que exige uma área de calado de 11 metros (metragem de profundidade da quilha do navio). O segundo navio, é de 184 metros, e exige 10 metros de calado, e poderia ser utilizado sem restrições.

Na última medição, há dois anos, foi reconhecido 12,5 metros de calado na área do Porto. Isto será certificado nesta nova medição. “A nova barimetria é para mostrar que podemos atender estes navios. E, se for detectado algum ponto com medida diferente, será pontualmente solucionado”, coloca Emerson Fernandes.

Quantos as defensas, divisórias de proteção da base das pilastres da Ponte de eventuais impactos com as embarcações, está sendo realizado um estu-

do para elaboração de projeto de defensas, dentro das normas nacionais e internacionais. O presidente acredita ter antes de 30 de setembro as opções de projeto. Definido isto, em 60 dias ele pretende realizar a licitação. As obras mesmo ocorrerão em 2015. Ainda não há uma definição de custo, mas o recurso virá da União.

As defensas são essenciais, principalmente para os navios de maior porte, pois sem elas o acesso ao Porto é limitado. Não pode ter entrada de embarcações a noite, e ainda é obrigatório dois rebocadores indicando o caminho, ao invés de um.

“Essas questões não devem atrapalhar as negociações, já que a empresa pretendida ao sistema pode iniciar as atividades com navios de menor porte”, justifica Hanna Safieh, diretor técnico comercial da Codern. “É uma discussão normal da Secretaria dos Portos dos Portos”.



Essas questões [as defensas, principalmente] não devem atrapalhar as negociações”

HANNA SAFIEH

Diretor técnico comercial da Codern

FOTOS: MAGNUS NASCIMENTO



Cabotagem depende de novos estudos sobre o calado do porto e de defensas nas pilastras da ponte

Para produtores, cabotagem é inviável economicamente

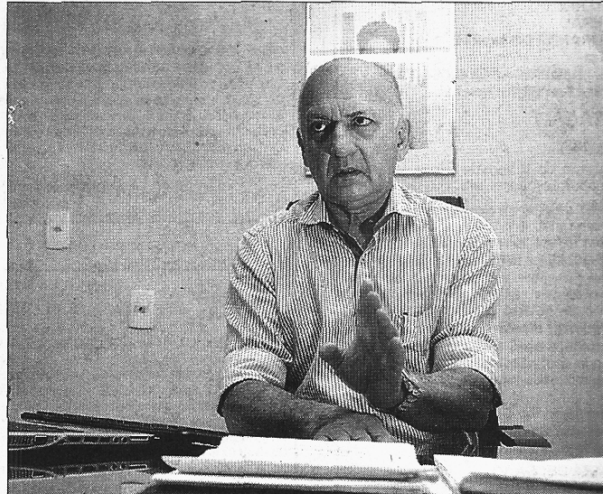
Para os produtores do RN, a viabilidade econômica será o definidor do uso das rotas de cabotagem. Apesar de manifestar interesse no transporte portuário, os produtores se preocupam com o custo que pode ocasionar a mudança de logística.

“Nós temos interesse. O problema é que hoje é mais caro transportar nacionalmente de navio, do que o caminhão por terra. A cabotagem não é viável economicamente”, relata Luiz Roberto Barcelos, presidente da Comitê Executivo de Fruticultura do Rio Grande do Norte (Cox). No meio rodoviários os produtores “aproveitam” o frete dos caminhões frigoríficos, barateando o custo.

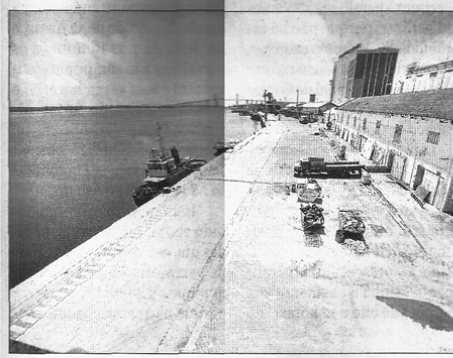
O diferencial está nos impostos, pois o navio de importação é isento dos impostos de combustíveis. “Para viabilizar teria de

isentar os impostos de navios e a prestação de serviços. Hoje é mais barato enviar para a Europa do que para o mercado nacional”, explica. Segundo ele, para transporte no mercado brasileiro o custo está 15% acima em comparação ao transporte internacional. Atualmente, ele contabiliza que por semana são transportados 300 contêineres na demanda nacional, todo por carreta.

Para a categoria salineira, da mesma forma. Há interesse, mas preocupação com o custo-benefício. “Na hora que elas (as linhas) aparecerem vai haver contato para negociação. Os produtores farão a comparação de preço para definição”, declarou Airton Torres, vice-presidente do Sindicato dos Salineiros. A exportação nacional hoje utiliza, na grande maioria, o meio rodoviário, porta a porta. No caso, na utiliza-



Emerson Fernandes afirma que quatro navios/mês farão as rotas



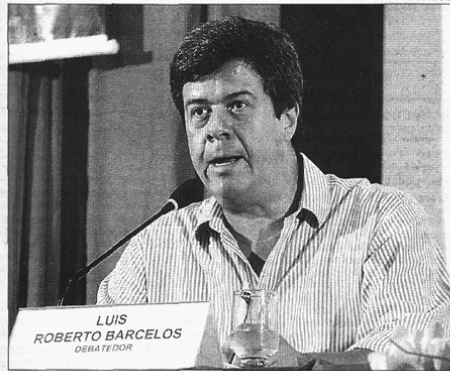
Meta da Codem é transportar frutas, têxteis, sal refinado e arroz

ção do porto ainda seria necessário os caminhões do local de produção ao porto e do porto de destino aos compradores.

No cenário atual, os produtores de Mossoró que ainda enviam uma pequena parte do sal refinado via navio é pelo Porto de Pecem, em Fortaleza. Mas, os de Macau "tem manifestado in-

teresse em usar o Porto de Natal como linha de cabotagem". A exportação nacional hoje tem destino principal sul e sudeste. Ele não soube mensurar de quanto é a exportação nacional hoje, mas disse que, em dimensão global do sal, há um movimento de R\$ 4,5 milhões no mercado interno.

ALEX REGIS



Luiz Roberto Barcelos afirma que custo preocupa os produtores

RESÍDUOS SÓLIDOS

Programa de Gerenciamento de Resíduos Sólidos constata a necessidade de mudanças na estrutura do Porto de Natal para garantir condições ambientais seguras, e em conformidade com a legislação. Segundo o programa, o porto precisa construir, ou adequar, de uma área para transbordo temporário, uma espécie de central de resíduos. Como também, instalar barreiras físicas nas edificações que oferecem abrigo para animais "nocivos", especialmente pombos – devido a movimentação de trigo. Além de limpeza dos resíduos dispersos, e implementação de um programa integrado de controle e manejo. Este programa foi desenvolvido em pelo Instituto Virtual Internacional de Mudanças Globais (IVIG), em parceria com a Secretaria de Portos (SEP). Apesar das indicações, o presidente da Codem, Emerson Fernandes garante ter cuidados nesta área, e também a reconstrução, há dois meses, de uma coordenação de meio ambiente, que está lidando diretamente com resoluções desta área, quando identificadas.

Codern garante seis cruzeiros para este ano

Para este ano, a Codern tem seis pedidos de escalas de cruzeiros marítimos. Há ainda em negociação mais dez cruzeiros, que se configuram como mais uma opção de movimentação comercial no Porto de Natal. O Terminal Marítimo de Passageiros (TMP), construído para atender esta demanda, está praticamente finalizado. A ideia da Companhia é inaugurá-lo, oficialmente, em setembro.

Segundo Emerson Fernandes, foi comunicado à Secretaria Nacional de Portos, ainda em agosto, a finalização das obras e expectativa de inauguração. "Gostaríamos da presença do Ministro. Mas, se nos for comunicado que ele não pode vir, e autorizado a inauguração, faremos o mais breve possível", disse o presidente da Codern.

Desde junho deste ano, o terminal de passageiros já está liberado para uso, especialmente, para o abrigo das bagagens. "Ficamos de fazer somente ajustes nas salas dos órgãos que se instalarão no terminal, na parte de alfandegaria", explicou. Segundo ele, os ajustes seriam a colocação de "uma porta, janela, questões de logística de cada órgão para viabilizar a mudança. Hoje estamos fazendo somente a limpeza".

O primeiro cruzeiro está programado para outubro, e os demais para novembro. Todos estrangeiros, vindos da Europa, e irão atracar em Natal por 24 horas. A perspectiva é de mil pessoas, em média, por desembarque. As embarcações têm entre 50 e 51 metros e não devem ter dificuldade com a altura da ponte Newton Navarro.

Calado

No período da Copa do Mundo a MSC Cruzeiros, que fretou o navio à operadora mexicana Mundomex, deixou de fazer escala em Natal impedido pela altura da ponte. O navio tem 67 metros de altura, enquanto a ponte, aberta em 2007, tem 55 metros de altura. Uma alternativa foi apresentada aos operadores de turismo, mas foi rejeitada.

De acordo com Emerson Fernandes, foi uma situação específica, com características que representa a minoria dos cruzeiros. "Está em 6% a quantidade de navios com essa metragem. A maioria pode sim ter acesso ao Porto de Natal", garante. Há menos de dez anos a capital potiguar teve grande movimentação neste setor, lembra Hanna Safieh. "Já chegamos a receber 46 cruzeiros ao longo do ano, isso há dez anos, entre 2007 e 2008. Quando outros portos se adiantaram baixou a frequência", disse ele.