

# Portos offshore entram no radar

Ministro fala em expansão de atividades

**BÁRBARA FARIAS**

**DA REDAÇÃO**  
Atração dos maiores navios de carga do mundo, incremento de operações, mais cargas em circulação e adoção de modernas infraestruturas, porém com custo elevado para instalação. Essas são as principais vantagens e ponderações dos portos offshore, que ficam afastados da costa e já entraram no radar do Governo Federal. Recentemente, o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, citou que o Brasil "não pode perder este mercado".

"(Os portos offshore) Abrem enorme espaço para a expansão das atividades, sem os limites e os conflitos com as cidades que hoje abrigam nossos portos. O mundo já fabrica navios acima dos 366 metros, que logo representarão 30% da frota do planeta. Não podemos perder este mercado. E os portos offshore precisam logo ser projetados e implantados", disse França, na Intermodal South America 2023, em São Paulo, em fevereiro.

Desde então, o Governo Federal realiza reuniões e estudos sobre o tema. Para os especialistas em logística ouvidos por A Tribuna, a atividade representa importantes ganhos, como a possibilidade de trabalhar com navios maiores e as operações ocorrem longe da costa, sem necessidade de dragagem contínua. Mas os custos com a infraestrutura necessária para um porto offshore ser colocado em pé precisam ser considerados.

O consultor portuário e sócio-diretor da Agência Porto Consultoria, Ivam Jardim, concorda que os terminais offshore favorecem a entrada de navios maiores que "operam no mundo, com comprimento e largura maiores, que exigem calado operacional e acesso maiores". Contudo, ele pondera quanto à infraestrutura. "A desvantagem é o custo de instalação. Por serem distantes, às vezes nem exigem dragagem, mas pedem a construção de moles de proteção e conexões da área de armazenagem até o pier de atracação".

**INFRAESTRUTURA**  
Para Jardim, a redução de custos logísticos é relativa. "Os portos offshore são instalações modernas, que exigirão investimentos de acesso. Hipoteticamente, se for idealizado um terminal offshore em Praia Grande, será preciso idealizar a che-

## PIONEIRO

Em 1998, com o objetivo de solucionar um problema logístico, a Cargill instalou um terminal offshore a pouco mais de oito quilômetros de distância (5 milhas) do Porto de Rozy, localizado no Distrito de Kurth, na Índia. O porto local não tinha a profundidade necessária para receber navios do tipo Panamax. Construído para a descarga de fertilizantes, o terminal flutuante foi o primeiro do mundo. As mercadorias eram descarregadas dos navios em balsas menores e, depois, enviadas em barcas para distribuição em solo, aos agricultores indianos. Os fertilizantes eram oriundos de Tampa, na Flórida (EUA). Segundo a Cargill, a plataforma offshore inspirou novas versões em portos de todo o mundo. Em 2008, a companhia instalou um segundo porto flutuante em Chiggia, no sul de Veneza, na Itália, para desembarque de fertilizantes destinados aos agricultores das regiões rurais daquele país.

gada da rodovia e da ferrovia em capacidade de atendimento até esse local. Nossos portos já têm infraestrutura de acesso estabelecida. Os novos portos irão decifrar novos acessos e novas viabilidades logísticas que poderão cobrar o preço na carga".

De acordo com o consultor, a Baixada Santista não oferece as condições ideais para exploração de portos offshore, que podem ser explorados em outras regiões do País. "Seria muito complicado porque nós temos uma costa que não propicia essa movimentação. Em São Paulo, qualquer novo porto teria que vencer a Serra do Mar, que demanda um alto custo de implantação de um acesso rodoviário e ferroviário".

**SEM URGÊNCIA**  
Considerando o número de portos brasileiros, o diretor de Comércio Exterior da Câmara de Comércio, Indústria e Serviços do Brasil (Cisbra), Arno Gleisner, avaliou que não há uma necessidade premente de investimentos em portos offshore. "Em geral, não precisamos, pois o País já conta com um bom e suficiente número de portos para atender o fluxo de mercadorias com o mercado externo e com a cabotagem. Sem dúvida, são necessários contínuos investimentos em dragagem, acessos e equipamentos para melhorar as condições presentes e atender o crescimento da demanda".



A instalação de estruturas longe da costa para a movimentação de diversos tipos de cargas permite a atração dos maiores navios do mundo

Contudo, Gleisner ponderou que "pode haver exceções, como o projeto de um segundo porto na costa norte do Rio Grande do Sul, que não tem a topografia necessária para abrigar um porto em terra e, portanto, requereria a solução offshore".

Ele observou ainda que o investimento em portos offshore "é maior na construção, nos equipamentos necessários e nos custos operacionais. As licenças ambientais incluem mais variáveis, relacionadas à ecologia do mar. Em contrapartida, há vantagens em permitir receber navios de maior porte e não ser necessária a dragagem".

**TIPOS DE CARGA**  
Quanto aos tipos de carga que podem ser operadas em um porto offshore, Gleisner disse que "no caso do Rio Grande do Sul, o projeto não limita o tipo de carga, mas em geral estes portos estão associados a plataformas de petróleo, facilitando a logística dos suprimentos, equipamentos e os próprios produtos gerados nas plataformas".

Atualmente, investir em portos offshore não está entre os assuntos prioritários da Câmara. "Embora a Cisbra não tenha um projeto específico que inclua portos offshore, seu projeto de realinhamento de cadeias de suprimento, incentivando o fluxo Norte-Sul, pode tornar conveniente esta alternativa".

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal A Tribuna - Santos/SP

Seção: Porto & Mar Caderno: B Página: 5