

SUPERPORTO DE SALVADOR - PROJETO CONCEITUAL DE ALTA ATRATIVIDADE E RÁPIDA RESPOSTA, CAPAZ DE INSERIR O BRASIL COM COMPETITIVIDADE NAS CADEIAS PRODUTIVAS GLOBAIS E DE PROMOVER ALTA EFICIÊNCIA LOGÍSTICA.

Contexto

Há mais de três décadas o Brasil tenta modernizar seus portos, sem obter resultados satisfatórios. Em 1993 foi promulgada a Lei 8.630, que implantou o modelo *landlordport*, consagrado no mundo como o melhor e que beneficiou, razoavelmente, as cargas graneleiras, em sua maioria de grandes empresas e em grandes volumes. No entanto, para a carga geral e especificamente as cargas containerizadas, os avanços foram limitados. Pode-se afirmar que em 30 anos o *gap* de eficiência entre os blocos europeu e o norte americano aumentou, em comparação com o Brasil, o que é aferido anualmente pelo Fórum Econômico Mundial em ranking de competitividade. No relatório de 2018, entre 140 países avaliados, o Brasil mereceu a 105^a em eficiência de serviços portuários.

Como efeito desta situação, embora possua o 9º maior PIB do mundo¹, o Brasil amargura na posição 47^a no índice de conectividade de linhas marítimas do mundo, segundo o Fórum Econômico Mundial. Já a Organização Mundial do Comércio indica que o Brasil é o 26º país exportador e 29º importador. O foco desta questão é a carga containerizada, em razão de abranger, praticamente, 100% das empresas exportadoras e importadoras e 100% das cargas.

Considerando-se esses índices, constata-se que o Brasil ainda não entrou na “era do contêiner”, que tem como vantagens: custos

¹ Fonte: Fundo Monetário Internacional.

baixos de movimentação portuária e de fretes, regularidade, precisão de prazos, intermodalidade e segurança. Este conjunto de características promoveu uma profunda (r)evolução no transporte de cargas no mundo, modificando as relações comerciais e contribuindo, decisivamente, para a última onda de globalização, com implantação de um novo modo de negócios industriais, as cadeias produtivas globais.

Assim, o contêiner tornou-se fator de transformação e desenvolvimento de cidades e regiões. Enquanto o Brasil patinou nos últimos 15 anos na implantação de novos terminais de contêiner, o mundo inteiro cresceu - da China ao Peru, da Índia a Portugal - com a expansão de novos terminais e portos, cada vez mais eficientes, ampliando muito o número de transações comerciais.

A cabotagem, propícia a um país como o Brasil, que dispõe de 8.000 km em faixa litorânea que concentra mais de 70% da sua economia, praticamente inexistente. Movimentou apenas 13,4 milhões de toneladas de cargas, em 2018, para um total estimado em 200 milhões de toneladas movimentadas no modal rodoviário, nos fluxos sul-norte-sul.

O contêiner foi inventado pelo transportador rodoviário e consagrado em todos os modais, mas no Brasil é associado somente ao transporte marítimo e de longo curso. O País possui 24 terminais de contêineres, sendo 7 na região Sul, 10 no Sudeste, 4 no Nordeste e 3 no Norte. Nos últimos 15 anos foram implantados três terminais em Santa Catarina e dois em São Paulo, criando ambientes competitivos nestes estados, além de mais um no Ceará e outro no Pará. No entanto, quatro destes novos terminais são de armadores que não querem mais entregar a terceiros a competitividade de seus

negócios, quando encaram preços elevados e pouca eficiência. O fato de armadores atuarem no mercado de terminais portuários pode parecer uma verticalização indesejável, porém, o mais importante para o País e seus usuários é que o armador cria um importante vínculo de assegurar os serviços necessários ao comércio exterior e disponibiliza linhas regulares marítimas, coisa que os operadores portuários independentes não conseguem e ainda ficam à mercê de *joints* de linhas.

Cinco dos novos terminais, 71%, também foram implantados no Sul e Sudeste, regiões que concentram riquezas. O cenário de vazio está na região Nordeste, sobretudo na Bahia, estado com a maior extensão litorânea e onde se situa a maior reentrância de águas profundas e abrigadas do país, a Baía de Todos os Santos. Vale ressaltar que em estados do Nordeste, onde tem ampliado a oferta de infraestrutura, a movimentação tem crescido. Assim, entre 2004 e 2016, o Ceará aumentou em 164% e Pernambuco em 177%, enquanto a Bahia em apenas 58%.

A tabela abaixo mostra o crescimento de movimentação de contêiner nos dez principais estados, entre 2004 e 2016, conforme dados da Antaq:

Ranking	UF	Movimentação 2018 (10 ³)	Δ (2004-2018)
1º	SP	2.456	97%
2º	SC	1.018	100%
3º	RS	463	32%
4º	PR	435	93%
5º	RJ	435	26%
6º	AM	338	427%
7º	PE	270	207%
8º	CE	220	273%
9º	BA	196	61%
10º	ES	162	11%

Na Bahia, a indústria perdeu a competitividade no comércio exterior diante de elevados preços e baixa eficiência, resultado do monopólio. Desde 2005 os usuários clamam pela instalação de um segundo terminal e, há oitos anos, por quatro berços dedicados a navios porta-contêiner, em Salvador, necessidades compatíveis com um estado que é detentor da maior economia da região Nordeste, dos maiores PIB agrícola e industrial e comércio exterior.

A tabela a seguir, apresenta dados do IBGE e estatísticas de comércio exterior do Ministério da Economia:

	SC	BA	PE	CE
PIB (2016) R\$10⁶	218	228	144	122
Variação anual PIB % (2002-2016)	2,27	2,34	2,57	2,97
PIB agropecuária² R\$10⁶	16	18	6	6
PIB industrial R\$10⁶	41	31	17	10
% Comércio Exterior BR³ (2018)	2,1	2,5	1,1	1,3

² Abrange agricultura, pecuária, produção florestal e indústria extrativas.

³ A unidade de medida da participação relativa dos estados no comércio exterior brasileiro está em toneladas.

É natural a concentração de movimentação de contêiner no Porto de Santos, uma vez que São Paulo é o estado mais industrializado do país. Entretanto, o Porto de Santos, situado em um estuário, possui dificuldades naturais de profundidade. Como concentra o maior número de embarcações, Santos regula o que acontece nos demais portos, em relação ao tamanho de navios, sobretudo, o calado.

Análise comparativa do Porto de Salvador com os demais portos

Quando se compara o Porto de Salvador com os portos dos dez principais estados, constata-se a extraordinária vantagem que é traduzida em baixos custos operacionais, sobretudo, por estar situado na Baía de Todos os Santos (BTS). Esta é a “joia da coroa” da logística brasileira, pelas condições naturais que oferece para as atividades navais, náuticas e portuárias. Não é por acaso que na BTS estão 2 portos, 6 TUPs, 2 estaleiros, 1 Base Naval e diversas instalações de apoio. Vale destacar ainda as vantagens de demandar baixos investimentos em comparação com outros sítios portuários, além de possuir a melhor acessibilidade marítima e rodoviária do país.

Acessibilidade marítima

Um dos maiores problemas enfrentados pelos exportadores e importadores do país tem sido a omissão de porto ou cancelamento de escala, que gera ineficiência e causa grandes prejuízos a empresas e armadores. Estes ainda conseguem se defender de alguma forma, mas o mesmo não acontece com os usuários. O cancelamento de escala tem origem nos riscos climáticos, de variação da profundidade de portos ou de congestionamento. O Porto de Salvador não é atingido por estes riscos, o que reforça sua boa qualidade, uma vez

que o clima permite operações nos 365 dias do ano e nas 24 horas do dia. As principais características físicas da Baía de Todos os Santos são:

- Profundidade natural do canal de acesso de 30 a 50 m;
- Amplidão, que permite fluxos simultâneos de embarcações, fundeio e manobrabilidade fáceis;
- Visibilidade, que torna a navegação fácil e segura.

Como consequência, os principais serviços da navegação no Porto de Salvador, praticagem e rebocadores, têm uma das utilizações mais baixas do Brasil, ou seja, Salvador tem os menores custos.

Por este conjunto de fatores, aliado ao rápido tempo de acesso, comparando-se com portos dos dez principais estados, pode-se afirmar que o Porto de Salvador possui a melhor acessibilidade marítima do Brasil.

Acessibilidade rodoviária

Quase todos os portos brasileiros têm difíceis acessos. O Porto de Salvador resolveu este problema em 2013, com a inauguração da Via Portuária, depois batizada de Via Expressa Baía de Todos os Santos. São 4 km entre o Porto de Salvador e a BR-324, percorridos em menos de 15 minutos, com segurança, em duas faixas de tráfego expresso para cada sentido, dedicados exclusivamente a veículos de cargas. Portanto, além de oferecer grande capacidade de tráfego, proporcionou ao Porto de Salvador a melhor acessibilidade rodoviária entre os principais portos brasileiros.

Acessibilidade ferroviária

O Porto de Salvador possuía acesso ferroviário, que foi desativado em 1998, com o trecho Mapele-Calçada. A Estação da Calçada, que

funciona com o trem de passageiros do Subúrbio, possui espaço ocioso e suficiente para operar linhas de cargas e está a apenas 1 km do porto. A sua reativação é viável e fácil, uma vez que a calha da linha férrea está preservada, embora em alguns trechos haja invasões urbanas.

O Porto de Salvador subutilizado

O porto possui 385.000 m², com 2.094 m de cais e 2.400 m de quebra-mares. Sua vocação principal é a movimentação de carga containerizada e, subsidiariamente, a movimentação de trigo para dois moinhos, cujas instalações são vizinhas ao porto, além de operar como terminal de cruzeiros marítimos. Apenas 118.000 m² são destinados ao terminal de contêiner atual, ou seja, 30% da área total. Existem áreas ociosas disponíveis e com utilização fora da atividade portuária, embora nobres para tal fim, como também há possibilidade de aterros superiores a 200.000 m².

Com este cenário e diante da Medida Provisória nº 727, que posteriormente foi convertida na Lei nº 13.334, de 13 de setembro de 2016, a Usuport resolveu lançar a proposta do Superporto de Salvador, conforme deliberado na reunião do seu Conselho Diretor de 15/7/2016.

Superporto de Salvador

Apresentamos a seguir a proposta conceitual do Projeto Superporto de Salvador, para dois grandes terminais de contêiner, previsto para entrar em operação em um curto prazo de três anos, com recursos oriundos exclusivamente da iniciativa privada.

O projeto conceitual objetiva aproveitar todos os potenciais naturais existentes e vantagens comparativas em relação aos demais portos

do país, desenvolvendo um projeto de abrangência nacional para o Brasil, reunindo fatores de eficiência. O primeiro passo foi conferir a viabilidade técnica para operar o maior navio porta-contêiner do mundo. Estudo técnico encomendado pela Usuport à empresa especializada Marítima Consultoria, Projetos Ltda. assegurou a viabilidade de acesso marítimo para o maior navio-tipo cadastrado na PIANC, com dimensões de 470 m de comprimento, boca de 60 m e calado de 18 m, com capacidade para 22.000 TEUs.

A condicionante é a obra de dragagem, de sete milhões de m³, para levar a profundidade a 20 m. Os impactos hidrodinâmicos se restringiriam praticamente à obra de dragagem. O aproveitamento do porto considera um cais contínuo de 1.840 m, ampliando para o norte 543 m e para o sul 920 m em relação ao Cais de Água de Meninos, com aterros respectivos de 103.000 m² e 120.000 m². Com os aterros e áreas atuais do porto, estariam disponíveis cerca de 480.000 m², divididos entre dois terminais. Estas dimensões são suficientes para movimentar anualmente mais de 1,5 milhão de unidades de contêiner. Os investimentos, exclusivamente da iniciativa privada, são estimados em R\$400 milhões para ampliar o terminal existente e R\$ 1 bilhão para o 2º terminal.

A viabilidade econômica é fundamentada nos seguintes fatores:

- a) No resgate de cargas baianas que são embarcadas ou desembarcadas em portos de outros estados, representando mais de 50% da movimentação do terminal atual;
- b) Elevação da competitividade do mercado atual, estimado no mínimo de 20% de aumento de cargas;
- c) Capacidade de atrair novos negócios, indústrias etc.;
- d) Capacidade de atrair cargas de outros estados (a Bahia possui oito divisas);

- e) Implantação de dois grandes terminais concentradores de cargas (*hub port*), característica única no país; projeto inédito, capaz de atrair armadores, investidores e dar nova dimensão à cabotagem;
- f) Aumento da competitividade do país, por maior eficiência.

Considerando-se os quatro primeiros fatores, estima-se que as cargas destinadas e oriundas da região abrangida pelo Porto de Salvador cheguem a 500.000 unidades de contêiner em cinco anos. E neste prazo, mais de 1.000.000 unidades de contêineres seriam destinados e oriundos de outros estados, totalizando uma movimentação mínima de 1.500.000 unidades.

Com terminais dessa capacidade e aptos a receber grandes navios, vem o segundo pilar do projeto conceitual, que é dimensionar o Porto de Salvador para operar *hub terminals*, modelo inédito no Brasil e no Oceano Atlântico Sul, de modo a permitir tráfego direto (sem escalas) entre dois portos, como Salvador-Sines, Salvador-Algeiras, Salvador-Cingapura ou Salvador-Shanghai. Esta situação daria grande competitividade ao país, com a redução de frete, como tem acontecido entre a China e Europa, diminuindo a pressão de grandes obras de dragagem nos demais portos brasileiros, exceto nos que tivessem outros terminais similares, uma vez que a tendência é cada grande armador ter o seu próprio *hub terminal* no Oceano Atlântico Sul.

Conclusão

O Projeto Superporto de Salvador é a melhor estratégia para sinalizar ao mundo o ingresso definitivo do Brasil na era do contêiner, abrindo uma grande janela internacional e outra, maior ainda, para alavancar a cabotagem, condição imprescindível para aumentar a competitividade, eficiência e a confiança no país.

ANEXO

Figura 1 – Porto Atual



Figura 2 – Porto futuro

