

Capuaba opera carga pelo sistema *roll-on/roll-off*

Os portos de Capuaba, em Vitória, e Cabedelo, na Paraíba, começaram ontem a operar pelo sistema integrado de transporte ferroviário-rodoviário-marítimo (*roll-on/roll-off*), com o embarque pelo consórcio paranaense Hiper-Modal, de 1450 toneladas de chapas e bobinas de aço, fabricadas pela Usina Siderúrgica Minas Gerais (Usiminas).

A operação realizou-se com o carregamento do navio panamenho "Marina I", num período de 13 horas. Cinquenta e duas carretas, que chegaram carregadas de Minas Gerais, deixaram seus semi-reboques estacionados nos três convés do navio. Estes semi-reboques serão novamente rebocados por unidades Scânia-Vabis tão logo chegem a Cabedelo, sendo a mercadoria entregue à porta da firma compradora. Lá, outras 52 carretas carregadas de bentonita estarão prontas para embarque para Vitória, estabelecendo-se um circuito contínuo a cada oito dias, entre os dois portos.

HIPER-MODAL

A sistemática pioneira de transportes integrados "porta a porta" no país surgiu com a fusão das empresas paranaenses Transpesca S.A. Transportes e Distribuição de Pescados Nacionais; Cotrasa Comércio de Transportes e Veículos Ltda.; e a Transportadora Tapajós S.A. criando-se a Hiper-Modal. Elas associam um "pool" de técnica, conhecimento e recursos, que inicialmente somam Cr\$ 220 milhões de investimento.

Para este percurso inicial, a Hiper-Modal realizou a montagem da infra-estrutura operacional e de apoio em terra nos portos de Capuaba e Cabedelo. Adquiriu 150 semi-reboques de três eixos especiais, 20 caminhões Scânia e arrendou 110 "roll-trailers", constituindo assim a estrutura para operacionalização do sistema "roll-on/roll-off".

Este sistema, iniciado por duas vezes no Brasil, envolvendo os portos de Santos, Rio de Janeiro e Recife, não prosperou, segundo o diretor da Hiper-Modal, Abelardo Bruning, por falta de regularidade no oferecimento de cargas para o transporte entre um e outro porto envolvidos no sistema. Segundo ele, as matérias a serem transportadas, tanto a partir de Vitória, como a partir de Cabedelo, não são sazonais, devendo ocupar a capacidade de carga do "Marina I", que é de 1800 toneladas. Dentro de três meses, outro navio será fretado passando as escalas em ambos os portos a ser feitas a cada quatro dias.

Brauning explicou que os produtos siderúrgicos fabricados pela Usiminas serão colocados pela Hiper-Modal, através de um sistema intermodal, em todo o Nordeste, mercado que ele classificou de estável e crescente. Acentuou que grande parte das 80 mil toneladas/ano de bentonita — mineral usado como liga na indústria de pelotização, que a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e Samarco consomem rotineiramente — serão transportadas pela via marítima. Hoje, cerca de 400 viagens de caminhões por mês são necessárias, entre os dois pólos, para o atendimento dos mercados respectivos.

O custo deste transporte via terrestre oscila entre os Cr\$ 6 mil a tonelada segundo Bruning. Para ele, a Hiper-Modal fará o mesmo transporte, de forma integrada, a um preço 10 por cento inferior. Esta, contudo, não foi a opinião do diretor José Mário Marin, que estabeleceu para a operação um preço de Cr\$ 3.500,00 por tonelada entre Vitória e Paraíba.

Considerando-se que o sistema é contínuo, entre carga, descarga e transporte serão despendidas 90 horas entre os dois portos, ou seja 180 horas para ida e volta. Bruning classificou o transporte rodoviário como sendo sazonal nesta região, uma vez que os caminhoneiros procuram atender às diversas safras agrícolas, muitas vezes em detrimento de transportes siderúrgicos.

O "Marina I" comporta 52 semi-reboques carregados em seus três convés. Seis no convés principal; 26 no inferior; e 20 no convés superior, perfazendo um calado para 1800 toneladas em bruto. O navio opera sem capacidade ociosa. Ele é dotado de uma esteira que conduz as cargas de um para outro convés, nos seus três pavimentos, nas operações

de carga e descarga, diferenciando-se por completo dos navios possuidores de comportas. Pelo menos 843 unidades semelhantes funcionam em diversos países do mundo, sobretudo na França, Estados Unidos e Holanda, conforme atestou o diretor superintendente da Hiper-Modal, Francisco José Dresch, em seu discurso.

A implantação da sistemática "roll-on/roll-off" no território brasileiro, segundo definiu o diretor Francisco Dresch, "teria de ser de um determinismo inexorável, na medida em que temos uma verdadeira trilogia inescapável de fatores, marcados pelas nossas grandes distâncias, escassez de produção de energia carburente e da fatalidade de nosso crescimento econômico, que induz necessidades de transportes de grandes volumes".

Ele frisou que com menor tempo de embarque e desembarque, o sistema "roll-on/roll-off" minimiza dispêndios de tempo, racionaliza operações, simplifica processos, permitindo, desta forma que o Brasil se atualize numa tecnologia de transporte com as nações consideradas adiantadas.

As três empresas rodoviárias, membros do consórcio Hiper-Modal, funcionarão com escritórios e filiais em Vitória e Cabedelo, apoiando-se igualmente nas filiais já existentes destas organizações. O consórcio, conforme ficou patenteado na ocasião inaugural, é genuinamente brasileiro. A estrutura montada está preparada para fazer um carregamento antecipado à data de atracação do navio em ambos os portos, com o que se evitará que os equipamentos rodem ociosos ou vazios a procura de cargas.

CONCORRENCIAL

Dresch deixou claro o seguinte: "O sistema intermodal operará de forma concorrencial às frotas rodoviárias que fazem o transporte regular na linha Vitória-Paraíba". Salientou que "a rapidez do transporte rodoviário será competitiva ao caminhão, por operar com programação e por ocorrer pequena redução de distância, conjugada com operação contínua do navio que, no mar, não enfrenta paradas, filas, semáforos ou congestionamentos".

— Em linha de síntese — disse ele — o Brasil passa, a partir deste acontecimento inaugural em Capuaba, a um novo estágio de transporte de grandes cargas, atualizando-se, modernizando-se, economizando derivados de petróleo e consumindo um valor tecnológico inserido num sistema que será implantado na realidade do mundo atual.

A partir de um investimento inicial de Cr\$ 220 milhões, a Hiper-Modal calcula um faturamento anual, nesta operação que inicia, em torno dos Cr\$ 400 milhões, aos preços atuais. Com a introdução de um segundo navio na rota Paraíba-Esperito Santo, dentro de três meses, o faturamento passará a girar em torno de Cr\$ 900 milhões, uma vez que se transportarão outras mercadorias para complementar cargas, como grãos sólidos e líquidos procedentes do sul do país, para abastecer o nordeste. Mas, nenhum dos diretores quis falar sobre lucros. Disseram que a empresa não está pensando em lucros na atualidade. Mas acusam um custo de proporções bem reduzidas, em comparação com o do transporte rodoviário.

TERMINAL

Na ocasião, o superintendente do Porto de Vitória, Jacob Ayub, anunciou que na próxima segunda-feira dará início ao processamento do projeto, para construção de um terminal "roll-on/roll-off" anexo ao cais de Capuaba, em sua parte norte, confluindo com o "Penedo".

O secretário geral da Associação Brasileira de Transportes Internacionais, Wander Soares, destacou que o sistema ora implantado vem atender a um dos grandes anseios de todo o imenso contexto sócio-econômico nacional, que é precisamente o de estabelecer o equilíbrio regional entre centros de produção e os de consumo, entre os geradores de riqueza com aqueles cujas comunidades tanto necessitam e carecem dos recursos indispensáveis, até mesmo para sua sobrevivência.