

# Ubu deverá ser o 1º porto 'hub' do país

O porto concentrador de cargas está sendo projetado para receber em Anchieta navios contêineres de linhas internacionais

JOSÉ ANTÔNIO SARCINELLI

Nem Barra do Riacho, Sepetiba, Santos e Rio de Janeiro. O primeiro porto concentrador de cargas do país (**hub port**) pode ser o Terminal de Ubu, em Anchieta, Sul do Estado. O porto foi implantado pela Samarco Mineração, há 21 anos, para escoar sua produção de finos de minério de ferro e pelotas, mas com a abertura do setor portuário, a direção da empresa quer ampliar o seu leque de atuação, transformando-o em uma unidade de negócio bem rentável, a partir da movimentação de cargas de terceiros, como contêineres, grãos e combustíveis.

O projeto para a transformação de Ubu em um **hub port** deverá ser apresentado aos acionistas da mineradora (o grupo Samitri e o grupo australiano BHP) no decorrer de julho e a definição deverá ser tomada até setembro. "Se os sócios aprovarem o projeto, deveremos iniciar logo os investimentos, preparando o porto numa primeira fase para a movimentação de contêineres", revela o gerente do terminal, Maurício Monjardim. Os investimentos necessários para adequar o porto aos contêineres é de aproximadamente R\$ 25 milhões.

O conceito de **hub port** é o da concentração de cargas, proporcionando aos armadores escala e economia de custos. O terminal **hub** tem como missão receber as cargas transoceânicas e distribuí-las dentro do país onde está sediado, por meio das linhas de cabotagem (pequenos trajetos). O processo é semelhante ao do sistema de transporte coletivo da Grande Vitória, o Transcol. O porto **hub** no caso seriam os terminais situados nos bairros, ligados por linhas troncais, e a cabotagem são as linhas alimentadoras que transportam os passageiros dos bairros para esses terminais.

Monjardim explicou que, dentro do que será proposto aos acionistas da Samarco, Ubu receberia os grandes navios contêineres das linhas intercontinentais e depois distribuiria as cargas entre os clientes do Brasil e Mercosul, através de embarcações de menor porte. Para estocar os contêineres, seria implantada uma retroárea de 70 mil metros quadrados, junto às instalações do porto. "Já temos esta área que, inclusive, é alfandegada. Falta apenas cercar, calçar, iluminar e instala-

## COMO FUNCIONARÁ O PORTO

Depois de 21 anos movimentando exclusivamente o minério de ferro e as pelotas produzidas pela Samarco Mineração, o Porto de Ubu, em Anchieta, está sendo alvo de um projeto para operar como **hub port** (porto concentrador de cargas), que prevê a implantação, numa primeira fase, de um cais para contêineres, com capacidade para 120 mil TEUs/ano, além de uma retroárea alfandegada com 70 mil metros quadrados. O investimento previsto é da ordem de R\$ 25 milhões.

### BERÇO DE MINERAIS (Existente)

Nos atuais berços serão movimentadas as 12 milhões de toneladas/ano de pelotas produzidas pela Samarco e outras cargas minerais de terceiros.

### CAIS DE CONTÊINERES (Projeto)

No cais de contêineres o desembarque e embarque de cargas serão agilizados pelos portainers (guindastes especiais para manuseio de contêineres).

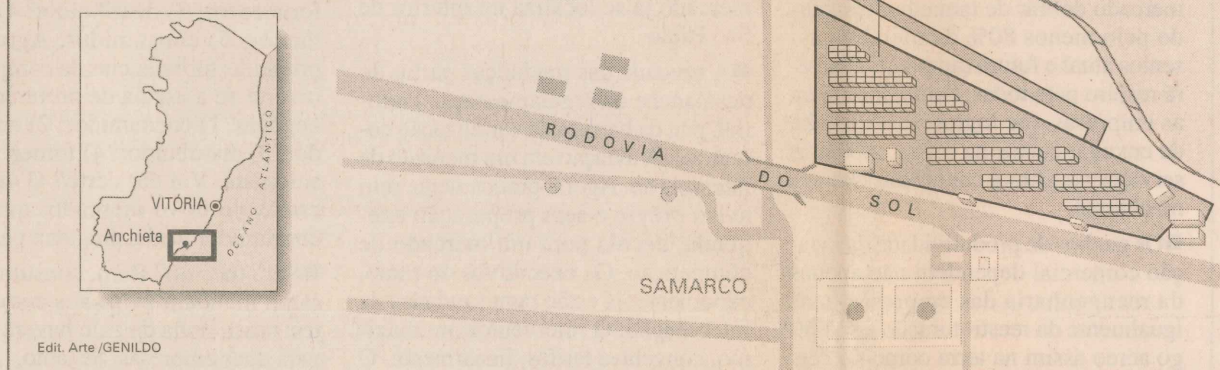
### CARGAS

Supernavios contêineres desembarcarão em Ubu as cargas destinadas a várias partes do país e Mercosul. Cerca de 90% das cargas chegarão ao porto por mar.

Navios de menor porte levarão a carga aos destinatários finais situados no Brasil e demais países do Mercosul.

### RETROÁREA (Projeto)

Na retroárea alfandegada serão realizadas a estocagem e o desembaraço fiscal das mercadorias.



lar prédios de escritórios", frisou.

**VANTAGENS** – Para se transformar em um grande porto concentrador de cargas, Ubu conta com uma série de vantagens comparativas em relação aos concorrentes. A principal delas, para Monjardim, é o fato de estar situado fora da área do porto organizado e com isso poder operar com mão-de-obra própria. "Dentro do que estabelece a lei de modernização portuária, não estamos obrigados a utilizar mão-de-obra avulsa. Pode-

mos então operar com funcionários próprios, o que garante um custo bem menor para os clientes". A meta é contratar mais 90 funcionários, numa primeira fase, quando deverá movimentar pelo menos 120 mil TEUs de contêineres/ano. O porto emprega atualmente 30 pessoas,

Outra vantagem é a profundidade, que chega a 15 metros, o que possibilita a atracação dos navios "full contêineres". Esses navios são considerados os "jumbos do mar" – numa alusão à aviação comercial – por-

que podem transportar de quatro a cinco mil TEUs de cada vez. Os portos de Vitória, Capuaba e Barra do Riacho, por exemplo, apresentam calado menor e não conseguem, por esse motivo, receber embarcações desse porte. "Esses navios são utilizados pelos armadores nas linhas transoceânicas e só aportam nos portos **hub**. Primeiro devido à profundidade e segundo porque esses portos são ágeis e liberam logo a carga. O custo dessas embarcações é alto e por isso os armadores preferem atuar

com portos concentradores. A cabotagem cuida depois da distribuição das mercadorias", destaca.

Um porto **hub** não precisa estar situado em regiões de grande atividade econômica, porque é papel da cabotagem levar as cargas para os centros de consumo. Nesse aspecto, Sepetiba não leva vantagem alguma sobre Ubu por estar situado entre o Rio de Janeiro e São Paulo, região que concentra mais da metade do Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil. "O que conta para o armador, em primeiro lugar, é a qualidade e o custo competitivo do serviço. E nós seremos muito competitivos, porque vamos operar com pessoal e máquinas próprios", afirma, salientando que a Samarco já está providenciando a substituição dos três rebocadores.

**CARGAS** – Para garantir as cargas para o porto, a direção da Samarco está negociando parceria com uma grande firma internacional do setor de logística de transporte intermodal. Esse parceiro será o responsável pela atração de cargas de todo o mundo para Ubu. Monjardim disse que as negociações estão avançadas e que a empresa já conta com uma carta de compromisso assinada com essa firma. O nome do parceiro, por motivos estratégicos, não foi revelado pelo gerente. A meta é receber e distribuir 90% das cargas por mar.

Ubu foi projetado para movimentar até 20 milhões de toneladas/ano em seus dois únicos berços, mas vem operando com a metade desse volume porque a capacidade de processamento de minério de ferro da Samarco, após a duplicação da usina de pelotas, no ano passado, é de 12 milhões de toneladas. "A Samarco está limitada ao volume de minério de ferro que chega a Ubu através do mineroduto, que pode transportar no máximo 13,3 milhões de toneladas". Monjardim revelou que, em função disso, o berço menor operou no ano passado com taxa de utilização de 55% e o maior, de 65%.

Para reduzir a ociosidade, a mineradora começou a operar há três anos cargas de outras empresas, quando a nova lei portuária permitiu que os terminais privativos movimentassem mercadorias de terceiros. O porto chegou a exportar nesse período toras de eucalipto para a Companhia Vale

do Rio Doce e no momento está fechando negociação com grupos nacionais para promover exportações de bauxita para os Estados Unidos e embarcar tubos rígidos para plataformas marítimas da Petrobrás.

**INVESTIMENTO** – Como primeiro passo para tornar Ubu um **hub port**, o projeto desenvolvido pela Samarco prevê investimentos de R\$ 25 milhões, concentrados na construção de um cais de carga geral, junto à parte troncal do molhe de proteção, com dois **portainers** (espécie de guindaste especial, próprio para embarque e desembarque de contêineres). "Cada um desses equipamentos custa R\$ 5 milhões", destaca o gerente. O restante dos R\$ 25 milhões seria gasto na implantação de uma via de escoamento e na infra-estrutura da retroárea alfandegada, que ficará situada a 700 metros do porto.

Monjardim salientou que o projeto conceitual que será apresentado aos acionistas da mineradora inclui todos os investimentos necessários para que Ubu seja o grande porto **hub** do país. "É um projeto mais amplo, para execução em cinco ou dez anos". De acordo com o gerente, estão previstos no projeto estratégico a implantação a longo prazo de novos quebra-mares e pelo menos mais 12 novos berços.

Esse projeto estratégico prevê a implantação no Estado da ferrovia Litorânea Sul, o que garantirá ao porto um acesso ferroviário para as cargas, permitindo uma maior diversificação das atividades. "A meta não é ficar só nos contêineres, mas contar também com berços para combustíveis, produtos siderúrgicos e grãos, entre outros granéis sólidos", frisou. A ferrovia Litorânea Sul, segundo ele, vai contribuir para dinamizar o porto, porque viabilizará o acesso das demais cargas.

Essa ferrovia demandará R\$ 150 milhões de investimentos e ligará Vitória a Cachoeiro de Itapemirim. O projeto da ferrovia é defendido pelo Governo do Estado e um consórcio de empresas privadas, entre elas a Samarco. O Governo estadual e as empresas querem incluir o projeto no programa Brasil em Ação, do Governo federal, facilitando assim a liberação de financiamentos de longo prazo por parte do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).