

Esta publicação contempla os seguintes temas:



INFRAESTRUTURA



COMPETITIVIDADE



RIO DE JANEIRO

AMBIENTE DE NEGÓCIOS

Dezembro/2015

Necessidade de adequação do acesso marítimo ao complexo portuário da Baía de Sepetiba

A Baía de Sepetiba, nos municípios de Itaguaí e Rio de Janeiro, concentra um dos mais importantes complexos portuários do Brasil, com os portos de Itaguaí e da Companhia Siderúrgica do Atlântico (TKCSA). A importância do complexo pode ser medida pela sua movimentação. Somente o Porto de Itaguaí movimentou 127,3 milhões de toneladas em 2014¹, sendo o 3º porto brasileiro em volume (toneladas movimentadas), o 4º em valor transacionado, com US\$ 25,5 bilhões, e o 9º em movimentação de contêineres, com 251,3 mil TEUs². Em 10 anos, o porto de Itaguaí registrou um aumento de 60,9% no volume de cargas movimentadas. Já o porto da TKCSA movimentou 7,3 milhões de toneladas de minérios e produtos siderúrgicos em 2014.

O complexo está em fase de expansão, com o Porto do Sudeste e a Base Naval de submarinos convencionais e nucleares da Marinha do Brasil (PROSUB). Além disso, nos próximos anos, o complexo poderá se expandir ainda mais, com a ampliação do terminal de contêineres e a construção do porto da Gerdau e do terminal na chamada “área do meio” do porto organizado de Itaguaí (terreno de 245,4 mil m²). Esta área tem previsão de ser licitada na segunda fase do Programa de Arrendamentos Portuários da Secretaria de Portos da Presidência da República.

Apesar da importância, o complexo portuário da Baía de Sepetiba tende a ter sua capacidade limitada pela deficiência do acesso marítimo, uma vez que a última obra de aprofundamento pelo governo federal foi em 2010, quando foram investidos R\$ 79,9 milhões para a retirada de cerca de 5 milhões de metros cúbicos de sedimentos. No entanto, o problema com a largura do canal, que já era conhecido, não foi solucionado. Isto se explica pelo fato de, apesar de possuir um dos melhores calados do Brasil, com até 17,8 metros, o canal principal (ver anexo 1) possui apenas 200 metros de largura, o que faz com que a navegação seja unidirecional (mão única). Desta forma, quando uma embarcação entra no canal, é necessário que complete o percurso para que o mesmo seja liberado para outra embarcação.

¹ Aliceweb2, Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior; Sistema de Informações Gerenciais, ANTAq.

² Twenty-foot Equivalent Unit (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés).

Este procedimento restringe a capacidade de acesso ao porto a 1.800 embarcações/ano (média inferior a cinco movimentações/dia)³, metade da capacidade do canal, caso fosse bidirecional (mão dupla). Devido a esta limitação, o complexo portuário da Baía de Sepetiba está próximo de atingir seu limite de movimentação de embarcações.

Embora o número de atracções no Complexo em 2014 (1.185) tenha registrado redução de 16% em relação a 2013 (quando foram registradas 1.409 ocorrências), o risco ainda permanece. Considerando as estimativas de movimentação nos terminais e o início das operações do Porto do Sudeste, com capacidade de movimentação estimada de 285 navios, o limite do complexo poderá ser atingido já em 2017. A situação poderá se agravar ainda mais em 2018, quando deverá entrar em funcionamento o porto da Gerdau (tabela 1).

Tabela 1: Número de atracções no Complexo Portuário da Baía de Sepetiba.

Atracções no complexo portuário da Baía de Sepetiba							
Terminais	2012	2013	2014	2015*	2016*	2017*	2018*
Sepetiba Tecon	472	562	403	427	453	480	509
CSN Tecar	228	250	261	277	293	311	330
CPBS Vale	142	150	155	164	174	185	196
TKCSA	106	105	131	139	147	156	165
TIG Vale	213	297	190	201	213	226	240
Porto Sudeste ¹	0	0	0	5	350	368	386
Gerdau ¹	0	0	0	0	0	0	25
Passageiros	43	45	45	48	51	54	57
Total	1.204	1.409	1.185	1.261	1.681	1.779	1.907

* Projeções Sistema FIRJAN - considerando crescimento médio anual de 5%, conforme comportamento médio do Complexo Portuário da Baía de Sepetiba nos últimos cinco, segundo dados da ANTAQ;

1: Projeções Sistema FIRJAN – considerando estimativas de armadores e das empresas

Fonte: Elaboração Sistema FIRJAN a partir do Sistema de Informações Gerenciais, ANTAQ

Este é um problema que impacta não apenas o estado do Rio de Janeiro, mas também outros 23 estados e o Distrito Federal, que realizam parte de seu comércio exterior pelo porto de Itaguaí. Com o atingimento da capacidade máxima de atracções, cargas precisarão ser desviadas para outros portos, gerando perdas para os operadores, para a arrecadação do estado. No final das contas, este desvio levará a um aumento do custo logístico com o transporte de mercadorias para portos mais distantes, provocando perda de competitividade para a economia brasileira.

A saída para evitar que no curto prazo o complexo portuário da Baía de Sepetiba atinja seu limite de movimentação de cargas pela saturação da capacidade de atracção é a duplicação do canal de acesso e o aprofundamento da bacia de evolução. Esta obra, que possui projeto junto à Companhia Docas do Rio de Janeiro, administradora do Porto de Itaguaí, permitirá que o canal se torne bidirecional e melhorará a capacidade de movimentação dos navios. Com isso, duas embarcações poderão navegar ao mesmo tempo, dobrando a capacidade de movimentação no complexo portuário, chegando 3.600 embarcações por ano. Considerando

³ A capacidade de atracção considera o tempo de movimentação no canal de acesso até o terminal. No caso da Baía de Sepetiba, devido à preferência de movimentação dos navios de minério, previsto no regulamento, este tempo é determinado em relação ao terminal de minérios.

o volume médio de cargas movimentado por navio em 2014 no Complexo Portuário da Baía de Sepetiba, esta obra pode elevar a capacidade anual para 410 milhões de toneladas, ante as 200 milhões de toneladas que o complexo pode movimentar em pleno funcionamento atualmente, o que representa um aumento de 107%⁴, sem considerar outros terminais em projeto e melhorias no sistema de navegação por satélite, que reduzem o tempo de tráfego no canal.

Outro ponto a ser considerado é que a duplicação do canal também é importante para a Base Naval de submarinos convencionais e nucleares da Marinha do Brasil (PROSUB), uma vez que garantirá maior segurança e facilidade de acesso de navios e submarinos à base e ao estaleiro.

Mesmo diante da necessidade de duplicação do canal e de aprofundamento da bacia de evolução, o projeto de dragagem existente na Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP) não contempla estas obras. O projeto prevê apenas o aprofundamento do canal para 21 metros. Muito embora o tamanho dos navios que poderão acessar o complexo, em especial o Porto de Itaguaí, vá aumentar com o aprofundamento do canal, a quantidade de atracções será mantida nas atuais 1.800/ano. Isto porque as limitações no acesso marítimo unidirecional e a profundidade reduzida da bacia de evolução permanecerão impedindo o porto de atingir sua plena capacidade de movimentação de cargas.

Desta forma, é essencial que o projeto de dragagem do canal de acesso do complexo portuário da Baía de Sepetiba seja ajustado, incluindo sua duplicação e o aprofundamento da bacia de evolução, de maneira a evitar a prematura saturação do complexo, o cancelamento de investimentos e a perda de competitividade do estado do Rio de Janeiro e do país.

⁴ O aumento pode ser maior, pois atualmente apenas navios de minérios movimentam sua capacidade máxima no Complexo Portuário de Itaguaí.

Anexo 1: Complexo Portuário da Baía de Sepetiba: canal de acesso atual e proposta de duplicação.



Fonte: Sistema FIRJAN, com base em informações da Cia. Docas/RJ e Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias.

FIRJAN: Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro **Presidente:** Eduardo Eugenio Gouvêa Vieira
Diretora de Desenvolvimento Econômico: Luciana de Sá **Gerente de Ambiente de Negócios e Infraestrutura:** Guilherme Mercês **Chefe de Divisão de Competitividade Industrial e Investimentos:** Júlia Nicolau Butter
Equipe técnica: Ana Thereza Carvalho Costa, Isaque Regis Ouverney, Leonardo Tavares Ribeiro, Lívia Cecília Barbosa Gonçalves Machado, Paloma Lopes Alves da Silva, Riley Rodrigues de Oliveira, Tatiana Lauria Vieira da Silva e William Figueiredo **E-mail:** competitividade@firjan.org.br **Telefone:** (21) 2563-4205