



Entrevista - Parte II

## "Desestatização pode tornar Porto de Vitória mais célere e competitivo"

Afirmção é do diretor de terminais da Log-In, Ilson Hulle. Ele conversou com a coluna e falou sobre o processo de mudança de gestão da Codesa e sobre outros temas ligados ao segmento portuário capixaba

Beatriz Seixas

bseixas@redgazeta.com.br

Publicado em 14/04/2021 às 02h00

Atualizado em 14/04/2021 às 02h01



Vista aérea de navio carregado de contêineres no TVV, no complexo do Porto de Vitória. Crédito: Thiago Cô/Log-In Divulgação

Um dos principais ativos do [Porto de Vitória](#) e com contrato mais longo junto à Codesa, até 2048, o Terminal Portuário Vila Velha (TVV) espera ver nos próximos anos a melhoria de processos e o incremento de oportunidades com as mudanças que estão para acontecer em relação à gestão do porto.

Em entrevista à coluna, o diretor de terminais da Log-In - empresa que administra o TVV -, Ilson Hulle, falou sobre como a desestatização da [Codesa](#) e do Porto de Vitória podem tornar as atividades portuárias mais eficientes. Para ele, a tendência é que "as burocracias impostas pelo poder público sejam amenizadas" com a entrada da iniciativa privada.

**"Com a desestatização, a gente espera que o porto ganhe mais velocidade, seja mais competitivo, atraia mais investimentos, que [o novo gestor] resolva problemas crônicos e históricos do porto como questões de acesso, calado, infraestrutura. A gente espera que um ente privado possa conduzir esses assuntos de forma mais célere"**

Ilson Hulle

Diretor de terminais da Log-In

Além de abordar os impactos e também as preocupações da empresa sobre o tema, a exemplo de como vai funcionar a transição de [modelo da Codesa para a empresa vencedora do leilão](#), Hulle destacou neste bate-papo a importância da realização de investimentos em infraestrutura. Também citou projetos relevantes que estão na pauta do governo federal, bem como comentou sobre outros projetos portuários para o Espírito Santo.

O conteúdo a seguir é a segunda e última parte da entrevista que a coluna fez com o diretor da Log-In. Na terça-feira (13), foi publicada a primeira parte, "[Com investimentos de R\\$ 120 milhões, TVV quer movimentar mais cargas](#)", que abordou as atividades da empresa e os projetos para o TVV. Já nesta quarta, a conversa com Hulle traz a visão de um especialista sobre diferentes assuntos que impactam a infraestrutura portuária capixaba. Confira.



Ison Hulle é diretor de terminais da Log-In. Crédito: Juan Ribeiro/Log-In Divulgação

**O processo de dragagem e derrocagem no Porto de Vitória virou sinônimo de novela, já que por muitos anos vem se buscando o aprofundamento de áreas da Baía de Vitória. O quanto a profundidade maior traz reflexos para as operações da Log-In?**

O calado impacta diretamente nos nossos negócios. Esse é um ponto que a nova gestão do Porto de Vitória tem dado uma atenção bastante especial. Nós como terminal temos feito uma série de cobranças para que o porto evolua do ponto de vista de melhoria de calado. Ano passado foram iniciadas manobras testes para a movimentação de navios com 12,5 metros de calado. O calado anterior era de 10,67 metros. A gente está no meio desse processo de testes dessas manobras de navios de 12,5 metros. A gente tem uma expectativa que esse processo se conclua rapidamente. A Codesa anunciou que uma nova dragagem vai precisar ser feita para se garantir os 12,5 metros e é para isso que funciona o processo de manobras testes. Você faz os testes para identificar problemas, identificar o que precisa ser feito. E foram identificados alguns pontos. Imediatamente a Codesa já anunciou o processo de licitação e contratação de uma nova dragagem, que está para acontecer nos próximos meses, e a gente acompanha de perto isso na expectativa de que esse calado de 12,5 metros seja de fato autorizado. Ele ainda não foi autorizado na sua forma plena, ele está em teste, e a gente tem expectativa que isso se conclua rápido para que o Porto de Vitória seja competitivo.

# "Calado baixo tira competitividade do nosso porto para portos do Rio, da Bahia... A gente perde cargas para esses outros Estados. A gente precisa que isso se conclua e rápido, sob risco de a gente virar um Estado sem competitividade portuária"

Ilson Hulle

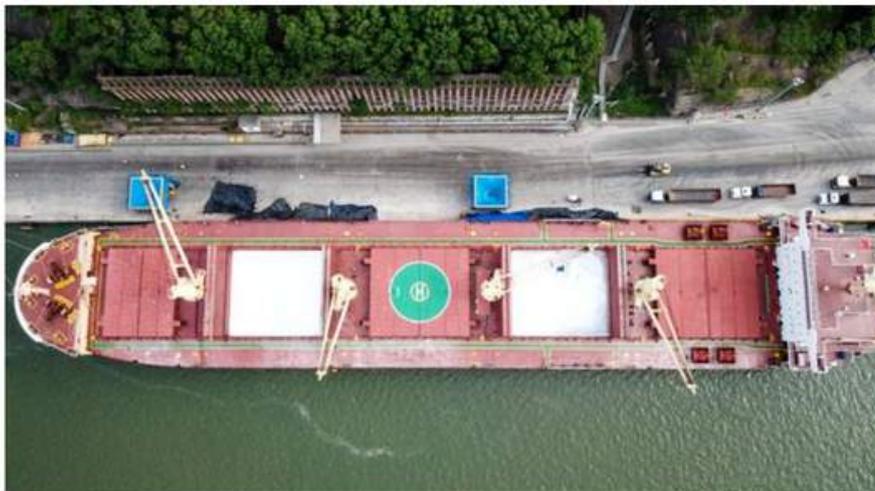
É diretor de terminais da Log-In

## O que muda principalmente é a quantidade de cargas que poderá ser transportada no navio ou deve haver impacto também na movimentação de navios maiores?

São os dois casos. Atualmente, há casos de navios que vêm para o porto e têm que sair um pouco vazios porque não podemos encher ele todo [em função do limite do calado]. Então, se esses mesmos navios passarem a sair com mais carga, já ajuda muito. Imagina um navio saindo vazio, 20% vazio, 10% vazio, isso é a pior coisa que pode acontecer num porto. Além disso, você começa a trazer navios que não vinham para Vitória. E isso já tem acontecido também. Tem navios que nem escalavam em Vitória porque eles precisavam de 11,5 metros de calado. Os navios mais modernos do mundo, os navios que estão sendo construídos agora na China para transporte de contêiner, por exemplo, são navios de 366 metros, com 13 metros de calado. Vitória não pode ficar para trás, sob risco de que daqui a pouco não vai ter navio que vai poder entrar aqui. Então, isso tem que acompanhar. A profundidade de 12,5 metros é o mínimo que a gente precisa ter, e é claro que a gente tem que respeitar a fisiologia de Vitória. Vitória tem um porto que o navio entra dentro da cidade. Se pega um terminal, um porto moderno hoje na Europa, nos EUA e na Ásia são portos-indústrias, fora da área da cidade. A gente entende que existem algumas limitações por conta de estar na cidade, mas que 12,5 metros seria um calado ideal para a gente ser competitivo no que a gente quer fazer.

## É possível atrair novas rotas a partir desses 12,5 metros?

Esse é um dos pontos que precisa para isso. Além disso, a gente tem algumas restrições de manobrabilidade de navios no período da noite. Dependendo do tamanho do navio, se ele chega em Vitória às 8 horas da noite, ele não pode entrar no porto, ele tem que aguardar até o sol nascer no dia seguinte. Isso impede que algumas rotas novas sejam adicionadas porque os navios não querem ficar parados esperando. Eles querem chegar e entrar. Então, a gente está trabalhando junto à Codesa para que se resolvam alguns problemas e se desenvolvam novas rotas no porto.



Navio visto de cima atracado no Porto de Vitória. Crédito: Thiago C6/Log-In Divulgação

**A Codesa está passando pelo processo de desestatização. A expectativa é que até o final de 2021 o leilão aconteça. Para a Log-In o que pode mudar com a entrada de uma gestão privada? Qual a expectativa com a desestatização?**

A desestatização também é um assunto que a Log-In, como terminal, e talvez um dos mais importantes ativos do Porto de Vitória, acompanha bastante de perto. É um assunto que tem uma relevância grande para o nosso negócio. A nossa expectativa com isso é positiva. A gente espera que, com a desestatização, as burocracias impostas pelo poder público e por tudo o que a gente conhece de gestão pública no Brasil sejam amenizadas, que o porto ganhe mais velocidade, que seja um porto mais competitivo, que atraia mais investimentos, que resolva problemas crônicos e históricos no porto como questões de acesso, calado, infraestrutura. A gente espera que um ente privado, ao assumir esse ativo, ele possa conduzir esses assuntos de forma mais célere. Agora, sobre o modelo que foi colocado para a audiência pública, na nossa visão, existem pontos que precisam ser reavaliados. A gente fez contribuições referentes a esses pontos na audiência pública e a gente espera que o time que está conduzindo esse processo do lado público olhe com atenção esses pontos e reavalie alguns deles para que se tenha um modelo adequado para esse processo de desestatização e que de fato transforme o Porto de Vitória, no médio e longo prazo, num porto de alta competitividade e de alta relevância.

**"O processo de desestatização é extremamente importante. A expectativa é positiva, mas ele precisa ser de alguma forma ajustado. E essas contribuições fazem parte desse tipo de processo e foram colocadas por nós e por várias outras entidades na audiência pública que aconteceu em fevereiro "**

**Ilson Hulle**

É diretor de terminais da Log-In

**Pode dar algum exemplo?**

Posso. Por exemplo, a relação contratual que a gente tem atualmente com o poder público. A gente tem dúvidas como essa relação será feita com um ente privado. Como é que se transfere essa relação contratual atual, de uma relação pública para uma privada. E a gente tem uma expectativa que o nosso contrato e todos que existam nesse porto atualmente sejam preservados. Porque eu aqui estou fazendo investimentos, estou assumindo compromissos e eu tenho receio que um ente privado possa chegar e falar "não quero mais isso, não quero mais aquilo, vai mudar isso aqui". São contratos que a gente assumiu já.

**Então o principal ponto de vocês é que seja estabelecida uma segurança jurídica para que não haja surpresa na transição?**

Isso. Que os contratos sejam preservados. Talvez esse seja o principal caso. Os outros são detalhes e que estão colocados lá na audiência pública e já são objetos de avaliação.

**No Espírito Santo existem projetos portuários em curso e outros em planejamento, como Imetame, Porto Central, Petrocity... A entrada desses novos players aumenta a concorrência no setor portuário. Qual a avaliação da chegada dessas empresas no mercado portuário capixaba?**

Eu acho que são projetos de extrema relevância para o Estado. Acho que de fato o Estado do ES sendo um hub logístico, naturalmente seu parque portuário tende a crescer, e eu como capixaba espero que o Estado evolua de forma econômica a ponto de ter novos terminais portuários. Fico feliz quando vejo os projetos. Já conheço eles no detalhe. Já tive oportunidade de conversar com os responsáveis por cada um deles. E fico muito feliz em ver que têm projetos acontecendo. Eu acho que tem uma questão de tempo ainda para os projetos terem uma maturidade a ponto de saírem do papel. Afinal, nos últimos anos, a questão econômica do Brasil ficou um pouco turbulenta e volátil e, na minha visão, um projeto do porte do Porto Central, por exemplo, da forma como ele é concebido, é preciso ter carga.

**"Porto só sobrevive com carga. Porto sozinho não sobrevive. E para ter carga para alavancar um investimento desse porte, eu acho que o Estado tem que fazer alguns deveres de casa do ponto de vista econômico. A gente acompanha, como vocês acompanham, espero de fato como capixaba ver projetos nesse sentido saírem e a Log-In participará de alguma forma, contribuirá para isso como player que está interessado em ver o Estado crescer"**

**Ibson Hulle**

É diretor de terminais da Log-In



Movimentação de cargas no TVV, terminal operado pela Log-In. Crédito: Thiago C6/Log-In Divulgação

**Existe hoje uma discussão sobre a realização de investimentos na Serra do Tigre para fortalecer o corredor ferroviário Centro-Leste e atrair mais cargas para o ES, a partir do processo de renovação antecipada da concessão da FCA. Para o TVV, a consolidação desse empreendimento é positiva ou não muda o potencial de movimentação de cargas?**

Não é que não muda, a gente não está conectado diretamente a esse corredor. Mas sendo um projeto que vai alavancar volumes de cargas para o Estado, a gente fica com a expectativa positiva. Eu vejo sim com bons olhos. Acho que o Estado ganha. Espero que isso de destrave de alguma forma politicamente e o governo atue para que isso possa ser cumprido. Não é um item de interesse, de pleito nosso de forma direta, mas se criar novos corredores de carga para o Estado, a gente está inserido nesse contexto. A gente apoia. Mas não tem conexão direta com o TVV.

**O governo federal tem o projeto BR do Mar que tem o objetivo de estimular a cabotagem no Brasil. Para a Log-In, de que forma o projeto contribui para os negócios, para a movimentação de cargas a partir desse modal?**

A Log-In, que é detentora dessa concessão, também é uma empresa de cabotagem no Brasil. A gente possui sete navios próprios com os quais a gente faz cabotagem no Brasil. O BR do Mar é talvez nos últimos tempos o principal projeto para alavancar o setor de cabotagem e a gente fica muito feliz que esse projeto tenha tomado de fato corpo, virado um projeto de lei e já esteja lá no Senado sendo discutido, debatido e com previsão de votação em breve. A Log-In, através das associações de empresas de cabotagem, participou desse debate, contribuiu com muitas ideias e o que a gente espera é que esse projeto seja aprovado o quanto antes e que o setor aproveite tudo o que ele tende a oferecer. A gente, não como Log-In, mas como parte da associação, fez solicitações de ajustes no projeto e a gente espera que esse texto seja ajustado em alguns detalhes para que de fato vire um projeto que alavanque o setor e que transforme a cabotagem num setor extremamente competitivo e que reequilibre a matriz de logística do Brasil. Esse é o intuito, não ficar tudo na dependência do rodoviário, do ferroviário, e que esse negócio fique equilibrado. No governo Bolsonaro isso ganhou mais corpo e velocidade.