

Segunda-feira, 12 de agosto de 2013 - 18h53

**Santos Export****Cargas de maior valor são uma das metas do Porto de Santos, diz especialista**

Da Redação

Multieficiência, estratégia e cargas de valor agregado. Estas são as metas para o Porto de Santos apontadas pelo professor da Fundação Dom Cabral, Paulo Tarso Vilela de Resende. Ele, que é doutor em Planejamento de Transporte e Logística pela University of Illinois at Urbana Champaign (EUA), é enfático ao defender que o País precisa ter mais visão estratégica do papel do complexo santista na logística brasileira.

O especialista participará dos painéis de discussão sobre os problemas logísticos e acessos do Porto no Santos Export – Fórum Internacional para Expansão do Porto de Santos. O evento é uma iniciativa do Sistema A Tribuna de Comunicação e é realizado pela Una Marketing de Eventos. O evento acontece entre os próximos dias 26 e 27, no Mendes Convention Center.

Para o especialista, o cais santista precisa agregar mais valor às suas operações. “Os problemas que estão acontecendo existem porque não foi dada ao Porto a oportunidade de ser estudado com uma visão estratégica para o comércio exterior brasileiro”, afirma. Ele ainda ressalta que há um paradoxo nas atividades portuárias. “Por ser o maior porto da América Latina, o complexo santista movimenta um portfólio muito grande de cargas e é isso que faz com que exista menos valor agregado”.

A importante variedade de commodities e demais cargas é vista como “perigosa” para Resende. Quando isso acontece, segundo ele, o custo é definido pela demanda por matérias primas, enquanto no caso da carga de valor agregado, o valor define-se pelo nível de serviço. O resultado é que em determinada época do ano, durante a safra agrícola, principalmente, as commodities passam à frente dos contêineres para dar vazão ao maior volume de operações. É nesse momento que “se muda o conceito de porto estratégico para o Brasil”.

Escoar parte dessa safra para o Norte e Nordeste do País é uma das alternativas, a curto prazo, apontadas pelo especialista. “Temos que descentralizar e, se não iniciarmos, será difícil ganhar escala. Fazendo isso, garante-se a capacidade de movimentação de carga de maior valor no cais santista”, afirma.

As opções apontadas por ele são os promissores portos de Itaqui (MA) e do Rio Grande (RS), que vêm se destacando pela eficiência e crescente capacidade de movimentação. “Não consigo ver o Porto de Santos, tão próximo da riqueza brasileira, movimentando fertilizante”, avalia Resende.



Variedade de commodities e demais cargas movimentadas no Porto de Santos são vistas como perigosas

**Acessos**

Indiscutivelmente o principal gargalo do complexo portuário santista, a falta de infraestrutura de acessos, é outro agravante ao desenvolvimento do Porto de Santos. “Temos que tratar a situação dos acessos definitivamente e de forma multieficiente. O escoamento dos produtos na safra é ineficiente, o que afeta a competitividade brasileira”, diz o especialista.

A emergência de conclusão do Ferroanel para a fluidez na movimentação de cargas também foi lembrado por Resende. A construção do anel viário, que ainda não foi viabilizada pelo Governo Federal, será responsável por segregar os transportes de cargas e de passageiros pela Região Metropolitana de São Paulo.

O professor da Fundação Dom Cabral ainda defende que, mesmo com as atitudes paliativas, os projetos maiores devem continuar, sempre com uma visão estratégica. “Ao contrário do que muita gente pensa, a culpa não é do Porto. Ele faz parte de um contexto nacional e, na macro região, de um contexto metropolitano. Quanto mais sinergia entre unidades administrativas tivermos, com o olhar de melhoria para o cais santista, melhor. Não podemos continuar pensando isoladamente”.

**Evento**

Além de debater as questões pontuais do cais santista, o Santos Export vai abordar os reflexos da nova Lei dos Portos nas atividades do maior porto da América Latina. O modelo portuário de Jebel Ali, o principal porto de Dubai, nos Emirados Árabes Unidos, também será destaque. Uma missão técnica com lideranças governamentais e empresariais visitará o complexo, que está entre os maiores em movimentação de contêineres no mundo.

Anhumas Corretora de Seguros, Brasil Terminal Portuário, Concais, Ecoporto Santos, Embraport, Grupo Libra, Localrio Logística, Marimex, Rodrimar e Santos Brasil patrocinam o evento. Ele tem o apoio da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres (ABTTC), Associação Comercial de Santos, Porto de Santos e Praticagem.