

“A partir de 2020, para vários terminais, a restrição já não é mais a capacidade de operação de carga e descarga de navios, é a de espaço de retroárea”

LUÍS CLAUDIO MONTENEGRO, DIRETOR DE PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO E CONTROLE DA CODESP

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar

Porto precisa de novas áreas de apoio logístico, prevê plano

Elaborado pela Codesp, Masterplan indica que baixa oferta de espaço na retroárea é o gargalo dos próximos 5 anos

FERNANDA BALBINO

DA REDAÇÃO

O Porto de Santos deverá enfrentar um novo gargalo nos próximos cinco anos. Desta vez, o problema estará na baixa oferta de espaço na retroárea do complexo marítimo, o que afetará as operações de contêineres na região. A saída é a implantação de áreas de apoio logístico no entorno do maior porto da América Latina.

Esta é uma das conclusões da nova versão do Plano Mestre – ou Masterplan – do cais santista, que está sendo feita pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) em parceria com a Secretaria de Portos (SEP). Ela servirá de base para o novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do complexo, que será elaborado neste ano pela estatal.

Com o Masterplan, a ideia é estabelecer novos critérios para acompanhar o desempenho dos terminais arrendados no cais santista. A Docas poderá definir índices mínimos de produtividade que as instalações precisarão alcançar.

O estudo está em fase de conclusão. Mas já tem definidos alguns resultados, como a projeção do surgimento de um gargalo na retroárea do complexo, conforme o diretor de Planejamento Estratégico e Controle da Codesp, Luis Claudio Santa-

Verba

De acordo com o diretor de Planejamento Estratégico e Controle da Codesp, Luis Claudio Montenegro, há uma verba destinada para a implantação de uma área de apoio logístico na região. São R\$ 300 milhões, vindos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Para Montenegro, o valor, que é dez vezes maior do que o montante destinado para esse tipo de projeto em outros portos ainda, é pequeno diante das necessidades do cais santista. “A gente já trabalhou com o pessoal de Barcelona, na Espanha, que são os maiores experts do mundo no assunto e eles falaram que, se existe um lugar no mundo em que se justifica uma área de atividades logísticas, é o Porto de Santos”, destacou.

na Montenegro, adiantou para A Tribuna.

“É um dos indicativos do plano mestre. E a expectativa é de que, a partir de 2020, para vários terminais, a restrição já não é mais a capacidade de operação de carga e descarga de navios, é a de espaço de retroárea. A gente tem re-



Plano mestre do cais santista aponta que operações de contêineres vão demandar mais espaço na retroárea

troárea, terminais retropor- tuários, Redex e outros portos secos e a gente já identificou que, para os terminais, isso é um gargalo”, explicou.

Segundo o diretor, o problema pode ser minimizado com a implantação de uma Área de Apoio Logístico para as atividades com contêineres. Há cerca

de três anos, a SEP contratou um estudo que indicou a necessidade de implantação de uma plataforma logística, inicialmente chamada de Zona de Atividades Logísticas (ZAL).

Hoje, a pasta passou a utilizar o termo Área de Apoio Logístico. “AZAL tem uma definição mundial, em que o termi-

nal é aduaneiro e tem uma série de classificações. Então, o pessoal achou melhor batizar de Área de Apoio Logístico e, em alguns lugares, é só um estacionamento de caminhões, dependendo da necessidade. Em Santos, é o mais complexo possível. Exige área de armazenagem, a área que a gente chama

de *truck center*, que é a área de estacionamento de caminhões, áreas alfandegadas integradas com o Porto. E a gente precisa desenvolver isso melhor, essas áreas de apoio”, explicou Montenegro.

INTERMODALIDADE

Na região, não são muitas as áreas destinadas à expansão retroportuária. Mas, de acordo com o diretor de Planejamento da Codesp, existem opções e é preciso que o assunto seja debatido logo, tendo em vista as projeções de aumento de movimentação de cargas, principalmente contêineres, no cais santista,

“Áreas dentro de Santos não tem, mas o Guarujá tem um projeto muito interessante, que foi apresentado para o ministro (dos Portos, Edinho Araújo), de uma retroárea gigantesca. A prefeita (de Guarujá, Maria Antonieta de Brito) está anunciando como espaço para o desenvolvimento da retroárea. Agora essas coisas vão ficar cada vez mais importantes e eu vejo que vai ter muito debate e muito investimento nisso. É possível que tenha áreas em Cubatão e na Área Continental em Santos. Agente vai chegar a 180, 190 milhões de toneladas em 2030 e precisamos dessa preparação”, afirmou Montenegro.

O ideal é que a Área de Apoio Logístico a ser implantada no Porto esteja em um local que garanta um novo tipo de acesso ao Porto, de preferência intermodal. “Pensaríamos em uma opção que pudesse ter acesso por rio, por dutos, por trens e uma rodovia meio que exclusiva de caminhões. Essa discussão vai ficar cada vez mais importante e 2020 tá logo ali”, destacou o diretor da Codesp.