

FALE COM A GENTE!

Editor Leopoldo Figueiredo
E-mail portomar@tribuna.com.br
Telefone 2102-7269

"Essa demonstração do Plano Mestre é para mostrar que temos alguma deficiência, temos que enfrentar esses problemas e resolver num curto prazo, de três a quatro anos"

José Alex Oliva, presidente da Codesp

PORTO & MAR

Estudo prevê gargalo rodoviário

Versão preliminar do Plano Mestre do Porto de Santos, apresentada ontem, alerta para esgotamento de acessos aos cais em 2020

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

O Porto de Santos atingirá a marca de 280 milhões de toneladas movimentadas em 2060, 115% a mais do que os 129,65 milhões de toneladas registrados no ano passado. Será um crescimento gradual - em 2021, chegará a 152 milhões; em 2025, 164 milhões; e em 2029, 178 milhões de toneladas. E com esse aumento, em 24 meses, haverá o esgotamento dos acessos rodoviários ao complexo marítimo. A projeção, seguindo a tendência dos últimos anos (descartando cenários econômicos pessimistas e otimistas), integra o estudo preliminar do Plano Mestre do cais santista, que foi apresentado pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp, a Autoridade Portuária) na tarde de ontem, em Santos.

O Plano Mestre é um instrumento de planejamento de um porto, com projeções de seu desenvolvimento e de suas operações. A nova versão, que começou a ser elaborada em março do ano passado, irá trabalhar com as demandas do complexo marítimo para 2045, apesar de suas projeções irem até 2060.

O trabalho é feito a partir da parceria entre o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPAC) e a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), por meio de seu Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans). O Plano Mestre ainda passará por um processo de consulta pública e ajustes para ser validado.

O objetivo dessa parceria é melhor operacionalizar os portos brasileiros e garantir o escoamento de toda a produção nacional. A ideia é que, em Santos, o trabalho, quando concluído, possa determinar não só o potencial de crescimento do cais e das instalações, mas também o tipo de carga a ser movimentada em cada parte do complexo.

Sobre o tráfego rodoviário no Porto, o estudo apresenta um cenário preocupante. Conforme a *Tribuna* revelou na edição de ontem, ao antecipar dados da pesquisa, em 2020, o acesso à Margem Direita do cais santista estará comprometido em horários de pico. Na apresentação

dessa quinta-feira, esse cenário foi apresentado pelo responsável técnico do Plano Mestre na Labtrans, Tiago Buss.

Na Margem Esquerda (Guarujá), o esgotamento vai acontecer cinco anos depois, em 2025. O Plano Mestre aponta ainda que, com a previsão de aumento da movimentação de cargas no complexo santista, em 2045, os acessos ao Porto serão considerados muito ruins.

"Nós precisamos melhorar a infraestrutura. Algumas obras já estão detectadas e nós estamos fazendo esse trabalho. Essa demonstração do Plano Mestre é para mostrar que temos alguma deficiência, temos que enfrentar esses problemas e resolver num curto prazo, de três a quatro anos. Nós não temos tempo para ficar discutindo soluções mágicas. Temos que ter o pé no chão e resolver os problemas de hoje para não ter os gargalos daqui a três anos", destacou o diretor-presidente da Codesp, José Alex Oliva, presente na apresentação.

O executivo se refere ao projeto de um novo acesso rodoviário ao Porto, cuja contratação do projeto-executivo deve ocorrer no próximo mês, conforme anunciado pelo ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Maurício Quintella, no último dia 2, em visita à Cidade.

EQUILÍBRIO

A versão preliminar do Plano Mestre aponta ainda a necessidade de um maior equilíbrio na matriz de transportes no cais santista. Para o presidente da Autoridade Portuária, além de uma maior utilização do modal ferroviário, o projeto de exploração da hidrovia aliviará a demanda rodoviária.

"No dois últimos anos, nós conseguimos fazer um sincronismo entre os modais rodoviário e ferroviário e não tivemos as filas tradicionais de caminhões, os conflitos e o desconforto que traz à Cidade. Lançamos o modal hidroviário que, com certeza, vai trazer um alívio dessa demanda e os pontos que foram mostrados como preocupantes já terão uma resposta quase que imediata com a inclusão do modal hidroviário no sistema. Isso vai trazer tam-



Companhia Docas aposta em maior utilização de ferrovias e exploração de hidrovia para evitar problema viário



O presidente da Codesp, José Alex Oliva, defendeu investimentos durante apresentação do estudo ontem

bém vantagens na lista de espera dos navios, porque você vai ter mais oferta de carga, menos tempo de espera e mais eficiência no cais", afirmou Oliva.

INVESTIMENTOS

O diretor de Planejamento e Logística do MTPAC, Rossano

Reolon, que também é presidente do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) de Santos, aponta que, com o Plano Mestre, os investimentos públicos poderão ser direcionados aos pontos que merecem maior atenção do Governo Federal.

"A recomendação é analisar

os pontos críticos que foram analisados no estudo, como a falta de capacidade de instalações, para que o Governo Federal consiga alocar os recursos de forma correta, ou seja, objetivando sempre um crescimento e não expandindo um gasto desnecessário, por exemplo".

Pesquisa aponta ações que devem ser executadas

O Plano Mestre do Porto de Santos, ainda em fase preliminar, aponta uma série de itens que devem ser observados nos cais santista. Entre eles, estão as questões relacionadas ao acesso ao complexo, a relação Porto-Cidade e ao meio ambiente.

Fomentar, junto aos terminais, uma agenda para a elaboração de monitoramentos ambientais integrados está entre as observações do Plano Mestre, assim como a manutenção e a fiscalização dos equipamentos e sistemas de controle de emissão de material particulado.

O Plano também aponta a necessidade de estudos para identificar a necessidade de implementação do Processo de Preparação e Alerta para Comunidades Locais (Apell). Tudo por conta da grande movimentação diária de grãos sólidos e líquidos por navios, dutos e terminais, aliado ao intenso transporte rodoviário, e potencial perigo que a atividade representa à comunidade local.

Para melhorar a relação Porto-Cidade, o Plano Mestre também aponta ações como a revitalização de áreas, a realização de obras de infraestrutura e a integração com as prefeituras de municípios portuários no processo de atualização do plano diretor e de mobilidade urbana.

A adequação das condições do canal de navegação do complexo marítimo santista - o Canal do Estuário - para o recebimento da frota futura de navios, de maiores dimensões, também é outra demanda apontada pela atual versão do Plano Mestre, assim como investimentos para evitar o gargalo logístico, como a ajustes na matriz de transportes.

Capacidade terá de ser ampliada

No Porto de Santos, as operações com contêineres, celulose e grãos líquidos, que incluem produtos químicos e combustíveis, poderão enfrentar gargalos nos próximos anos. Tudo por conta da capacidade de atendimento à demanda que está prevista. Em alguns casos, o problema será evidente já em 2020.

Segundo o estudo preliminar do Plano Mestre do Porto de Santos, as operações com contêineres crescerão 4,27% entre 2017 e 2021. Dos 3,85 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) totalizados no ano passado, o volume passará a 4,42 milhões de TEU em 2021 e 4,85 milhões de TEU, em 2025. A capacidade atual do cais santista atenderá a demanda até 2045.

Segundo o responsável técnico do Plano Mestre na Labtrans, Tiago Buss, Santos tende a continuar como o maior porto de contêineres do Brasil. A localização privilegiada do cais santista e a oferta de capaci-

TENDÊNCIAS

A projeção do Plano Mestre de que o Porto de Santos pode operar 280 milhões de toneladas em 2060, apresentada ontem, teve como base os resultados do ano passado, quando o cais santista somou 129,86 milhões de toneladas. Em versão anterior do estudo, considerando apenas os dados de 2016 (113,8 milhões de toneladas), a tendência principal era chegar a 260,7 milhões de toneladas, a 306 milhões em um cenário otimista ou a 215 milhões em um cenário pessimista, conforme a *Tribuna* adiantou em reportagem publicada na edição de ontem.

dade são os pontos favoráveis ao aumento da demanda da movimentação de caixas metálicas. Além disso, as previsões de crescimento econômico do País e do mundo forçam ainda mais a projeção.

O maior crescimento projetado no Porto é para a celulose. O incremento poderá chegar a

20% graças à expansão de fábricas em Mato Grosso do Sul e São Paulo. No entanto, o cais santista sofrerá com déficit de capacidade a partir de 2020.

As projeções indicam que, em 2021, o volume operado no cais santista será de 6,69 milhões de toneladas. Já em 2025, serão 6,9 milhões de toneladas de celulose.

Entre os grãos vegetais, a projeção indica que o Brasil tende a se manter como exportador de commodities. Segundo o estudo, mesmo com a concorrência de terminais do localizados na região Norte, Santos continuará como o grande exportador da produção do Centro-Oeste.

Com isso, a expectativa é de que, em 2021, 41,9 milhões de toneladas sejam operadas no Porto de Santos. Já em 2025, o volume movimentado no cais santista seja de 46,9 milhões de toneladas. Este volume será possível graças aos investimentos em terminais especializados.

A localização próxima à zona produtora e a grande demanda



Terminais de contêineres devem operar 4,85 milhões de TEU em 2025, segundo projeção do Plano Mestre

internacional farão com que o Porto movimente 20,4 milhões de toneladas de açúcar em 2021. Já em 2025, o volume operado será de 21,6 milhões de toneladas da commodity.

Produtos químicos e combustíveis atingirão a marca de 13,1 milhões de toneladas movimentadas em 2021. Quatro anos depois, o volume será de 14 milhões de toneladas. Conforme o estudo, haverá déficit

de capacidade a partir de 2020 para estas cargas. O problema é ainda mais preocupante com as recentes mudanças na estrutura do mercado e as perspectivas de crescimento ao longo do horizonte planejado.

Com a retomada do crescimento econômico, a movimentação de carga geral deve crescer rapidamente no curto prazo. A projeção indica a movimentação de 1 milhão de tone-

ladas de mercadorias em 2025. Neste volume estão movimentações previstas de cabotagem e de importação.

PASSAGEIROS

O volume de passageiros de cruzeiros deve crescer nos próximos anos. Com isso, o número e escalas no Porto, também. Das 88 do ano passado, o número saltará para 156, em 2021, e 174, em 2025.