

FALE COM A GENTE!

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

Porto recebe navio em viagem inaugural
A DP World Santos receberá amanhã o navio HMM Promise, do armador sul coreano Hyundai Merchant Marine. Com 329 m de comprimento e em viagem inaugural, ele pode carregar 11 mil TEU.

PORTO & MAR

Após aumento de calado, terminais cobram melhorias

Condições para a navegação de navios de 366 metros e otimização do transporte ferroviário são defendidas

EGLE CISTERNA

DA REDAÇÃO

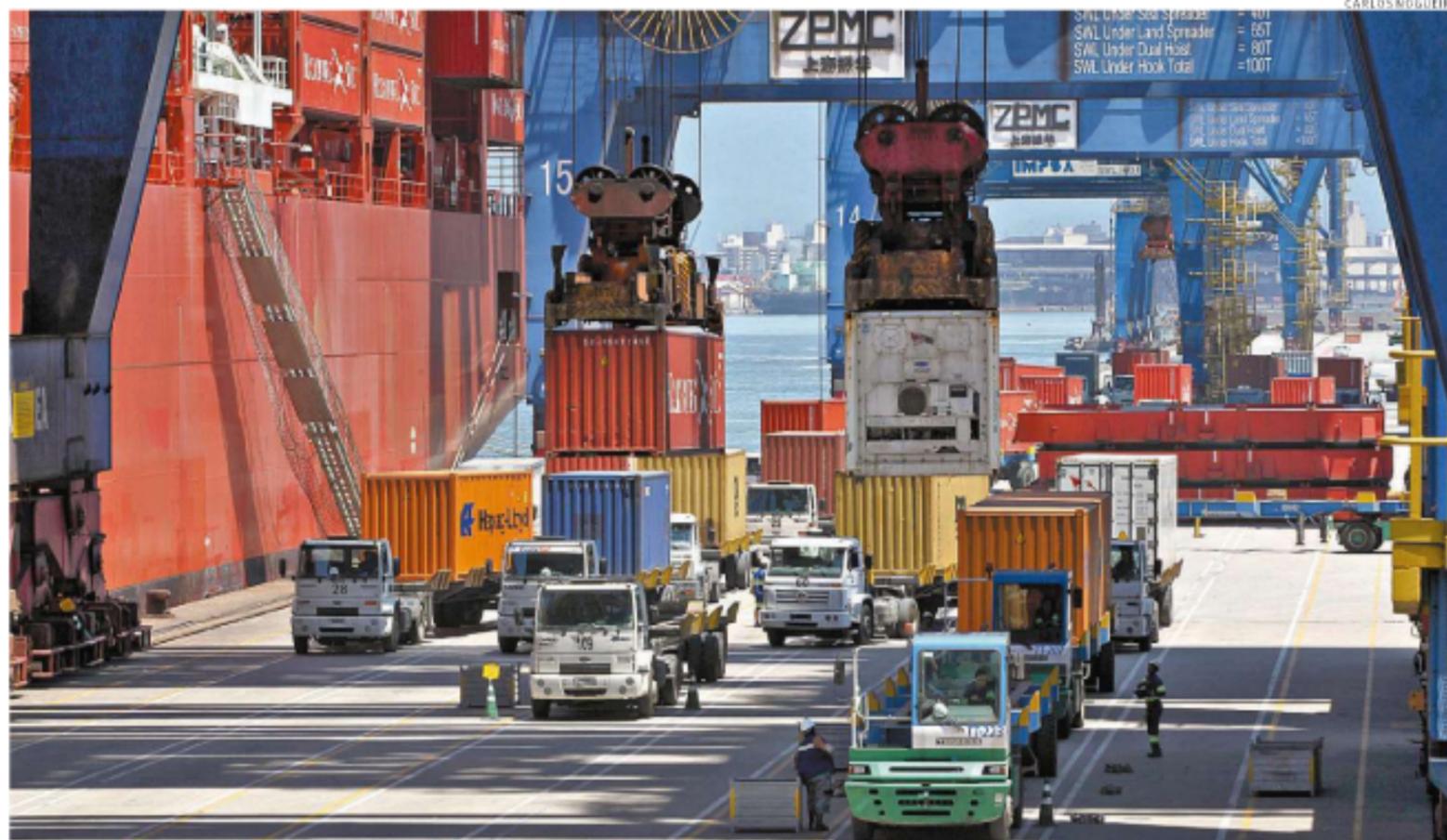
O aumento do limite máximo do calado dos navios, anunciado há pouco mais de um mês pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), que administra o Porto de Santos, veio junto com a promessa de crescimento nas movimentações de cargas no complexo marítimo. Apesar de otimistas com a medida e esperando o aumento do volume de mercadorias, terminais de contêineres que atuam no cais santista ainda aguardam a resolução de alguns gargalos para que essa expectativa de crescimento se concretize.

No primeiro semestre, de acordo com o balanço do mês passado da Codesp, as operações com contêineres atingiram 2 milhões de TEU (medida padrão, equivalente a um contêiner de 20 pés), o que representou um aumento de 11,8% em relação ao mesmo período do ano passado.

A movimentação de cargas containerizadas vem crescendo consecutivamente há 11 meses e a estatal atribui o desempenho ao "resultado das condições de calado que propiciam a navegação de navios de maior porte no complexo santista".

Em seu estudo de projeção para o ano, divulgado em janeiro, a Codesp esperava que a carga em contêineres fosse destaque com um aumento de 4,4% em 2018, chegando a 4 milhões de TEU.

Em julho, quando a Codesp anunciou o aumento de 30 centímetros para o calado operacio-



Operação de contêineres em terminal do Porto de Santos: complexo marítimo movimentou 2 milhões de TEU no primeiro semestre do ano

nal máximo do canal de navegação do Porto (profundidade máxima que um navio pode atingir no canal), a estimativa era de um aumento de 10% nas operações do complexo, que passaria a operar mais US\$ 435 milhões (equivalente a R\$ 1,6 bilhão) em mercadorias ao ano. Cada centímetro a mais de calado permite o transporte de 100 toneladas de granel ou oito contêineres.

Mesmo com a medida, a Codesp mantém as projeções para o restante do ano. "Entende-se que o aprofundamento do ca-

nal por si só não garante uma maior movimentação de cargas neste ano. É um fator de ampliação da capacidade máxima de movimentação, mas a demanda mais imediata estaria muito mais relacionada à evolução do nível de atividade dos operadores portuários neste segundo semestre", afirma a Autoridade Portuária por meio de nota.

Uma versão preliminar do novo Plano Mestre da Codesp, que reúne projeções até 2060 das operações, apontou, entre outras coisas, que as cargas contei-

nerizadas devem ter o maior aumento de movimento no período, 2,1% ao ano, ampliando sua participação dos atuais 35% para 40% nas próximas décadas.

OPERADORES

A Libra Terminais informa, em nota, que registrou aumento de 79% na movimentação de contêineres no primeiro semestre de 2018, em relação ao mesmo período do ano passado. De acordo com o terminal, as projeções para 2018 indicam um volume de 340

mil contêineres, o que representa um aumento de mais de 40% sobre 2017.

Para Antonio Carlos Sepúlveda, presidente da operadora Santos Brasil (arrendatária do Terminal de Contêineres, o Tecon), o aumento de calado é bem-vindo, mas não terá impacto na quantidade de contêineres a ser movimentada no ano. O calado de 14,50 metros na preamar ainda não é o ideal.

"Ele ainda obriga os navios a aguardar a maré alta para zar-

par, impactando negativamente na capacidade do porto. Os navios aguardam até 6 horas após a conclusão da operação pois precisam da maré alta para manobrar", explica.

Sepúlveda acredita que o que terá forte impacto nos volumes operados no cais santista será a possibilidade de chegada dos navios de 366 metros em qualquer maré. "Este tipo de navio tem custo unitário de transporte muito baixo e dará enorme competitividade ao comércio exterior brasileiro", afirma.

A DP World Santos (antiga Embraport) tem a expectativa de movimentar até 680 mil TEU neste ano. Mas para o crescimento efetivo, o diretor comercial da empresa, Fábio Siccherino, acredita que, além de se levar em conta a taxa de câmbio do dólar para a importação, algumas questões do Porto têm que ser resolvidas. Ele avalia que principal problema do complexo santista ainda é o calado.

"Isso (o aumento de 30 centímetros) dá um fôlego, mas ainda é preciso solucionar a questão de forma definitiva. Precisamos ter condições de trazer navios maiores", diz.

Outro ponto problemático de acesso ao Porto apontado por Siccherino é a dependência do modelo rodoviário. "É preciso melhorar o sistema ferroviário, pois Santos tem que manter o protagonismo na questão do comércio exterior", analisa.

Sepúlveda ainda aponta o excesso de regulação e intervenção no setor como um fator que vem reduzindo os investimentos no setor portuário, o que, a médio prazo, trará a falta de capacidade de operação. "O excesso de regulação é caro para a sociedade e penaliza o usuário pelo alongamento dos ciclos de investimento. A iniciativa privada está pronta para investir nos portos brasileiros, mas é preciso que o setor fique mais atrativo", considera.