

FALE COM A GENTE!

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

DESTAQUE DO DIA

PORTO & MAR

Agronegócio defende investimentos no Porto de Santos

Este foi um dos pontos debatidos no 1º Encontro Porto & Mar 2021, realizado pelo Grupo Tribuna ontem e transmitido pela internet

PALAVRA DO EDITOR

Empresas do agronegócio destacaram a necessidade de melhorar os acessos ferroviários aos terminais do principal porto do Brasil, Santos, como forma de otimizar suas operações.

FERNANDA BALBINO

O transporte ferroviário de cargas movimentadas no Porto de Santos é uma preocupação de empresas que atuam no agronegócio brasileiro. Elas defendem melhorias na malha férrea da região portuária. A questão foi destacada ontem, durante o primeiro painel do 1º Encontro Porto & Mar 2021, promovido pelo Grupo Tribuna e transmitido on-line.

Um dos debatedores do painel, o diretor do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fábio Lavor, informou que são esperados mais de R\$ 10 bilhões em investimentos nos acessos ferroviários ao Porto e na malha do complexo marítimo. Porém, a recente decisão do Tribunal de Contas da União (TCU), que autorizou a prorrogação do contrato de arrendamento do terminal do Grupo Marimex na região de Outeirinhos, forçou um “redesenho” de parte dessa questão. “Temos que resolver isso pela sobrevivência do Porto de Santos”, destacou Lavor.

A Autoridade Portuária planeja utilizar parte da área do terminal para a implantação de uma periferia ferroviária, com o objetivo de melhorar o tráfego de trens e vagões na área do cais santista.



Na abertura do evento, Marcos Santini destacou o recente desenvolvimento do Porto de Santos

TRANSFORMAÇÕES

A abertura do 1º Encontro Porto & Mar 2021 foi realizada pelo diretor-presidente do Jornal A Tribuna, Marcos Clemente Santini, que destacou o desenvolvimento do complexo marítimo. “Nos últimos anos, o Porto tem sido palco de uma das maiores transformações já vividas em seus mais de 100 anos de existência. Da chegada de cargas ao Porto até seu embarque nos navios, todos os processos vêm se modernizando e sofrendo impactos inovadores da era digital”. Santini reforçou a contribuição do Grupo Tribuna a esse que é um dos mais relevantes segmentos da economia do País, o setor portuário.

Já a administradora da instalação defende a renovação do arrendamento.

Segundo o diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da Autoridade Portuária de Santos, Bruno Stupello, que também participou do painel, o atraso nas obras ferroviárias do Porto – consequência indireta da decisão do TCU –

causará impactos negativos aos terminais da região e, conseqüentemente, às exportações brasileiras.

“A comunidade portuária entende que aqueles investimentos (ferroviários) são urgentes, incluindo a periferia ferroviária. Esse é nosso plano A, trabalhamos com o mesmo cronograma. Caso não tenha reversão (da decisão do

TCU), uma alteração nos termos do acórdão, há potenciais impactos. A postergação dessa obra, que é o eixo principal da malha na Margem Direita, traz impactos a terminais e potenciais reequilíbrios”, afirmou o diretor da Autoridade Portuária.

Lavor e Stupello ainda destacaram as iniciativas realizadas para aumentar a capacidade do Porto, como novos arrendamentos portuários. “Sempre o maior gargalo aparece. Há algum tempo, o maior era o setor portuário. Agora ele está em desenvolvimento, com investimentos na dragagem, em terminais, navios de 366 metros homologados. O próximo desafio é a ferrovia. Não temos cronograma claro ainda. Estamos buscando a solução de longo prazo”, afirmou Lavor.

O primeiro painel do 1º Encontro Porto & Mar 2021 também contou com a participação do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, do gerente-executivo da Rumo Logística, João Almeida, e do diretor de Logística da GM, Neuton Togi Karassawa.

Houve ainda três apresentações, do diretor-geral do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), Marcos Matos; do vice-presidente de Product Customers & Supply Chain da Yara do Brasil, Gustavo Zaitune; e do gerente-executivo de Logística Internacional da JBS, Clóvis Wessling. Eles destacaram detalhes de suas operações no Porto e os pontos que mais preocupam no escoamento de suas cargas pela região.

A mediação do painel foi do apresentador do programa Porto 360°, do Grupo Tribuna, Maxwell Rodrigues.

PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO

A necessidade de planejar a infraestrutura ferroviária do Porto de modo integrado foi destacada pelo diretor de Logística da GM na América do Sul, Neuton Togi Karassawa. Segundo ele, apesar da GM contar com plantas de produção de veículos nos estados de Rio Grande do Sul e Santa Catarina, o cais santista continua estratégico, tanto para importação de componentes, como para a exportação de veículos acabados.

“Se eu penso no automotivo, em carretas, e se elas não conseguem alcançar o terminal porque os grãos ou as carnes estão sendo atendidos, também é um problema de serviço”, afirmou o executivo da GM.

Obras ampliam capacidade ferroviária da Margem Direita

A Portofer, concessionária do serviço ferroviário na área do Porto de Santos, está concluindo obras que vão ampliar, em 10 milhões de toneladas, a capacidade anual de recebimento de grãos na Margem Direita do complexo marítimo. Em paralelo, a empresa aguarda as definições da Autoridade Portuária para participar da exploração da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips).

“A gente tem três obras importantes em Santos. A primeira delas, praticamente concluída, é a do Corredor de Exportação, para atender aos terminais da Ponta da Praia, ADM, TES e Terminal 39, especificamente”, apontou o gerente-executivo da Rumo Logística (controladora da Portofer), João Almeida.

De acordo com o executivo, no Macuco, a empresa está finalizando mais quatro linhas novas, em complemento ao que foi feito no Corredor de Exportação, para o atendimento aos novos terminais de celulose da Bracell e da Eldorado e às instalações da Suzano e da NST.

“Tem também a terceira linha que fica na entrada da Cidade. Anteriormente, se tivesse um trem para entrar e um para sair, eles tinham que esperar. Com a terceira linha, isso acabou. Você tem trânsito liberado”, disse Almeida.

Os gargalos envolvendo os acessos ferroviários ao Porto também foram destacados durante as palestras do painel. Para o diretor da Yara Brasil (fabricante de fertilizantes), Gustavo Zaitune, é fundamental uma conexão eficiente entre o complexo portuário e a ferrovia.

O executivo também apontou que dificuldades de acesso ao cais santista acirram a competição com outros portos, principalmente os de São Francisco do Sul (SC), Paranaíba (PR) e os localizados no Arco Norte, no setor de fertilizantes.

Região terá destaque na retomada

A expansão da demanda externa e a alta de preços de commodities, somadas à adaptação da economia às medidas adotadas durante a pandemia e à possível aceleração da vacinação contra a covid-19, devem impulsionar o crescimento da economia neste ano. A projeção do professor da Fundação Getúlio Vargas (FGV) Gesner Oliveira também aponta a importância

do Porto de Santos neste cenário de retomada, principalmente com o escoamento da produção. Porém, acende o sinal de alerta para investimentos em acessos ferroviários.

“Esse crescimento (do PIB) vai ocorrer. Nossa previsão é de que ele seja superior a 5%, inclusive a nossa projeção é mais otimista do que a projeção do mercado. Certamente isso vai acabar reper-

cutindo no movimento dos terminais de contêineres de Santos”, afirmou.

Os planos do Governo Federal para os próximos anos, que incluem a desestatização da gestão de portos, os arrendamentos de novos terminais e incentivos à cabotagem podem impulsionar o setor, segundo Oliveira. Porém, garantir o acesso das cargas também é fundamental.



“Esse crescimento (do PIB) vai ocorrer”, afirmou Gesner Oliveira.

PORTO & MAR 2021

PATROCÍNIO

