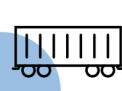
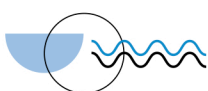


DESAFIOS DO PORTO DE SANTOS



Acessos preocupam agronegócio

Executivos do setor defendem melhorias na infraestrutura do Porto de Santos, especialmente na malha ferroviária e na via de navegação

PALAVRA DO EDITOR

Diante de uma movimentação de cargas crescente, o Porto de Santos deve preparar sua infraestrutura para atender à demanda de seus usuários, garantindo a eficiência de suas operações.

FERNANDA BALBINO

DA REDAÇÃO

Reduzir custos operacionais, garantir o acesso ferroviário de cargas e a infraestrutura para o tráfego de navios maiores no Porto de Santos estão na lista de demandas do agronegócio para garantir um escoamento eficiente da produção nacional.

“Qual é o tamanho médio das embarcações do Porto de Santos? Da ordem de 9,5 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), mas os navios estão

crescendo, os custos estão crescendo e os valores de frete estão sendo negociados. Temos um reajuste de taxas e serviços portuários”, afirmou o diretor-geral do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), Marcos Matos.

O executivo destaca que Santos é o grande alicerce da exportação brasileira. No caso do café, responde pelo escoamento de 77% da produção nacional. E nos últimos 21 anos, as exportações cresceram 240%.

Porém, para Matos, são grandes os desafios nos próximos anos. “Temos que, de forma construtiva, repensar o futuro, gestões mais modernas, concessões, modelo de governança cada vez mais modernos e olhar para essa tendência de navios maiores”.

LOGÍSTICA

Para o gerente executivo de



CARLOS NOGUEIRA

Canal de navegação do Porto: cais santista deve se preparar para navios maiores, afirmam executivos

Logística Internacional da JBS, Clóvis Wessling, a vocação natural do cais santista, por sua localização, faz com que esta seja a melhor opção para o escoamento da produção. Porém, há fatores “que

geram gargalos operacionais e por diversas vezes acabam impedindo que as cargas venham para Santos”.

“A produção de bovinos está centralizada nas regiões Centro-Oeste, Norte e algo no Sudeste. Por vocação, essa carga vem pra Santos. Estamos muito centralizados e isso é um fator de preocupação para nós”, destacou o executivo da JBS.

Limitações de horários para operações em terminais de contêineres vazios, demora na entrega das caixas metálicas e gargalos ferroviários estão entre os problemas citados por Wessling.

ACESSOS

Os acessos rodoviários e ferroviários ao Porto são preo-

cupações constantes das empresas que atuam no agronegócio.

Os planos do Governo Federal incluem investimentos de mais de R\$ 10 bilhões nos acessos ferroviários ao Porto e na malha do complexo marítimo. Porém, a possibilidade de atraso nesses investimentos, por conta de uma decisão do Tribunal de Contas da União (TCU) preocupa usuários.

A corte autorizou a prorrogação do contrato de arrendamento do terminal do Grupo Marimex na região de Outeirinhos, forçou um “redesenho” de parte dessa questão. Isto porque a periferia ferroviária, que deve ser construída com o objetivo de melhorar o tráfego de

trens e vagões na área do cais santista, pode começar a sair do papel só em 2028, quando acaba o contrato da Portofer, a concessionária ferroviária do Porto.

PERIMETRAL

Sobre os acessos rodoviários, problemas na Avenida Perimetral são relatados, também, por caminhoneiros autônomos do Porto de Santos, que trafegam diariamente no local.

De acordo com o integrante da junta governativa do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista (Sindicam), Alessandro Rodrigues, o trecho mais crítico fica na região do Centro, atrás do prédio da Alfândega.

“Ali, a rotina é de congestionamentos. Ali, a pavimentação é muito ruim, são muitos buracos e, agora, as obras causam ainda mais problemas”, afirmou. Outros pontos da via, porém, são mais tranquilos, aponta o sindicalista.

FIPS pretende dinamizar operações

Uma das principais estratégias do Porto de Santos para melhorar sua operação ferroviária é a implantação da Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS). O projeto, elaborado pela Autoridade Portuária, prevê “viabilizar simultaneamente operações de descarga ferroviária de graneis vegetais e carregamento sequencial dos vagões vazios com fertilizantes – viabilizando o frete de retorno para as regiões produtoras –, de modo a redu-

zir o custo logístico do corredor para os graneis vegetais”, explica a empresa.

A adoção da FIPS envolve a realização de investimentos de R\$ 2 bilhões, destinados à expansão da malha férrea do complexo portuário – com a instalação de novos ramais, uma periferia ferroviária na Margem Direita, em Santos, e um novo retropátio ferroviário na Margem Esquerda (Guarujá), além da eliminação dos cruzamentos em nível.

Tais medidas seguem o previsto no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto, que projeta o aumento da participação do modal ferroviário, de modo a atingir 40% em 2040, e 70% para os graneis vegetais de exportação.

Obras ferroviárias já estão em andamento nos últimos dois anos no Porto, como o novo pátio do Macuco e terceira linha, destaca a Autoridade Portuária.