

DESAFIOS DO PORTO DE SANTOS



Setor de contêineres quer cabotagem competitiva

Medida fortalecerá o Porto de Santos como complexo marítimo concentrador de cargas

PALAVRA DO EDITOR

Incentivos à navegação de cabotagem – atualmente em debate no Congresso – serão essenciais para o fortalecimento de Santos como o porto concentrador de cargas da América do Sul.

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

O Porto de Santos precisa se consolidar como um concentrador de cargas na América do Sul. E, para isso, deve contar com uma cabotagem (o transporte marítimo de mercadorias ao longo de uma costa) competitiva, afirmam executivos de terminais de contêineres do complexo marítimo.

“Com isso, é possível colocar navios maiores nas rotas mais longas e navios menores em rotas para fazer a navegação de cabotagem. Inclusive, uma enorme conquista anunciada em fevereiro deste ano foi a homologação da Marinha do Brasil para o Porto de Santos rece-

ber navios de 366 metros, algo que era esperado já há muito tempo”, destacou Fábio Siccherino, presidente da DP World Santos, terminal que fica na Margem Esquerda, na Área Continental de Santos.

Segundo Siccherino, o Porto deve oferecer, “além de acessos terrestres e aquaviários eficientes e competitivos, uma boa conectividade com outros portos através de um serviço feeder (transporte marítimo de cargas entre um hub e complexos secundários), que permita a distribuição dos volumes operados para outros portos ao longo da costa brasileira”.

De acordo com o presidente da Brasil Terminal Portuário (BTP), Ricardo Arten, é fundamental garantir a navegação segura no canal do cais santista. “Quando falamos em canal de navegação, importante não se criar obstáculos à navegabilidade dos grandes navios. Por esse motivo, e também por promover maior mobilidade urbana na região, somos apoiadores e entusias-



VANESSA RODRIGUES

Navio de contêineres em Santos: porto prepara sua desestatização

tas do movimento Vou de Túnel, que apresenta a melhor alternativa de ligação seca entre Santos e Guarujá (um túnel sob o canal de navegação ligando as duas cidades). Mas a limitação do calado é o principal gargalo para o setor”.

Com relação aos acessos, o presidente da Santos Brasil, Antonio Carlos Sepúlve-

da, defende a concessão à iniciativa privada dessas infraestruturas. Ele vê riscos no processo de desestatização da gestão portuária, como prevê a União.

“Acho que deveriam ser licitados os acessos, com um plano de investimentos e tarifas para remunerar esse plano de investimentos. Não acredito que uma em-

presa privada administrando tudo, inclusive a estratégia de desenvolvimento do Porto, atenderá os interesses de longo prazo do comércio exterior. O Porto de Santos serve o comércio exterior de vários estados brasileiros e é peça indispensável para a logística desses estados. O privado foca no resultado do trimestre e não vai direcionar investimentos que privilegiem escoamento das cargas. Os investimentos serão direcionados ao que dará mais retorno financeiro ao Porto. Isso seria um equívoco”.

AGILIDADE

Segundo Arten, agilizar a disponibilidade da carga para os clientes é um desafio a ser superado – e que representa ganhos significativos de eficiência.

“Os terminais portuários são a porta de entrada e saída de mercadorias nos países, responsáveis por possibilitar o comércio entre as nações. Sua rentabilidade está também pautada no embarque e desembarque de mercadorias no cais. Com uma cadeia logística cada vez mais eficiente, e isso inclui melhor nível de infraestrutura de acessos (aquaviário, rodoviário e ferroviário) e modernização dos processos fiscais-aduaneiros, o fluxo de importação e exportação nos países terá mais celeridade”, diz Ricardo Arten.