

# Transporte rodoviário cresce junto com gargalos

Faltam estruturas de acesso para o fluxo

ANDERSON FIRMINO

DA REDAÇÃO

O volume de cargas transportadas vem aumentando no País. Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), enviados para A Tribuna, indicam alta no transporte rodoviário em 2023. Quando a comparação é feita por trimestres, com o ano anterior, fica mais evidente.

As variações foram positivas nos quatro trimestres avaliados do ano passado. No primeiro, foi de 6,7%; no segundo, 16,1%; já no terceiro, foi de 12,1%; e no quarto, 5,6%. Os dados revelam um crescimento em um setor que já é responsável por levar 70% das cargas que entram e saem do maior complexo portuário do Hemisfério Sul.

Mas o que poderia ser comemorado causa receio no Porto de Santos. Isso porque falta estrutura de acesso

para receber o atual fluxo. Um aumento exige ainda mais investimentos.

“A gente vem conversando bastante com o Governo do Estado sobre a necessidade da terceira pista Planalto-Santos. Não adianta anunciarmos mais de R\$ 20 bilhões em investimentos para infraestrutura na área do Porto, se não tivermos vias para o escoamento destes produtos que chegarão”, afirma o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS). Anderson Pomini.

No último dia 11 de março, em visita à sede da APS, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, anunciou um plano de investimentos de R\$ 21,28 bilhões entre 2024 a 2028, levando em conta recursos federais, do Estado de São Paulo, PPPs e privados. Entre os projetos, estão o Túnel Santos-Guarujá, a trans-



Trânsito congestionado de caminhões nas épocas de safra já faz parte da paisagem da Baixada Santista, mas mudanças não viram realidade

ferência do Terminal de passageiros para o Valongo, a Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), aprofundamento do canal de navegação e perimetral em Guarujá, que receberão aportes.

“Projetamos a Anchieta há 80 anos, quando transportava 4 milhões de toneladas. A mesma pista, hoje, é para 174 milhões de toneladas. Ou seja: já utilizamos o teto do limite da pista”, reforça o presidente da APS.

## OUTRA VISÃO

Entre os empresários, a expectativa por incrementos nos acessos e mitigação dos gargalos também causa expectativa. “Hoje, com o dinamismo que temos nos portos, contar com os modais ferroviário e hidroviário é praticamente impossível para a gente dar conta de toda a demanda”, observa o diretor operacional do Grupo Gelog, Blanche Sanches Sousa.

“Temos em Santos um caos diário da quantidade de veículos que chegam ao Porto para conseguir descarregar. Já os veículos que precisam sair da Cidade hoje acabam travando, porque só temos um único acesso à Margem Direita, e um único acesso à Margem Esquerda que é a Cônego Domênico Ragoni (Guarujá)”, diz ele.

A ampliação da participação do modal ferroviário no transporte de cargas tam-

bém seria decisiva para o ganho em competitividade do Porto.

A Fips tem projetos e vislumbra um aumento na capacidade de transporte de cargas por ferrovia de 50 milhões de toneladas por ano para 115 milhões. O presidente APS também entende como necessário ampliar a aposta para o sistema hidroviário, com aproveitamento abaixo do ideal.