

Falha histórica no Porto de Santos

Falta de ações do poder público faz com que o cais santista acumule prejuízos com profundidade inadequada para grandes navios

TEDESARTORI
DA REDAÇÃO

A profundidade inadequada no canal de navegação do Porto de Santos vem gerando falta de competitividade e causando sérias perdas econômicas. A falha é histórica e demonstra a ausência de planejamento e ações concretas do poder público ao longo dos anos.

A profundidade fica hoje entre 13,5 metros, na maré baixa, e 14,5 metros, na alta, o que acaba restringindo a chegada de navios maiores, em meio ao crescimento do comércio exterior. E mesmo as embarcações que entram são subaproveitadas, porque não conseguem operar em sua capacidade máxima devido à limitação do calado.

Para se ter uma ideia, o padrão mais comum de tamanho de navio é para 11,5 mil contêineres de 20 pés, que precisa de um calado de 16 metros para utilizar seu máximo potencial. Ou seja, precisa operar com menos carga em Santos.

“Essa diferença de 1,5 metro (de profundidade) significa a perda de 1 milhão de toneladas por ano, 18 mil toneladas por semana, ou 62,4 mil TEU (unidade de medida de um contêiner) por ano e 1,2 mil por semana. Mesmo se fosse só um centímetro, a embarcação já deixaria de transportar de oito a dez contêineres”, alerta o diretor-executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), Claudio Loureiro.

PERDAS

A entidade projeta, de acordo com dados da consultoria Solve Shipping, uma potencial perda de carregamento no ano de 499,2 mil contêineres, equivalente a uma receita que gira em torno de US\$ 1 bilhão (cerca de R\$ 5,3 bilhões), considerando um frete médio de US\$ 2 mil (aproximada-



Profundidade do canal de navegação em Santos fica hoje entre 13,5 metros e 14,5 metros, fazendo com que navios não sejam 100% carregados

mente R\$ 10,5 mil) por contêiner. Entre importações e exportações, levando-se em conta a perda de competitividade da carga, chega-se a US\$ 20 bilhões (R\$ 108,8 bilhões).

“É muito sério isso. Uma situação, para usar um adjetivo mais forte, bizarra. Tenho todo o Porto preparado, com milhões de dólares investidos em embarcações pelos armadores e outros milhões pelos acionistas dos terminais de contêineres, além do próprio Porto, mas não consigo usar na plenitude porque não tenho a profundidade”, afirma Loureiro.

SETOR PRODUTIVO

A limitação foi destacada pelo presidente da Associação Brasileira de Proteína

Animal (ABPA), Ricardo Santin. A entidade representa companhias como BRF, Cargill e Seara. Ele afirma que grandes navios que passam pelo Brasil atualmente operam com apenas 70% da capacidade porque, caso fossem maiores, o peso não permitiria a saída da embarcação, prejudicando as exportações.

Em nota, a ABPA infor-

ma que o setor está enfrentando “gargalos logísticos severos”, que já tem impactado a competitividade e poderá “sufocar o escoamento dos exportadores” no curto prazo.

A entidade ressalta que, até o fim de 2022, o setor produtivo contava com um total de 20 berços de atracação e oito terminais localizados entre os portos de Rio Grande e Santos – que concentram a maior parte absoluta dos núcleos exportadores de proteínas de aves e de suínos do Brasil.

“Contudo, devido a inativação de parte da infraestrutura portuária, hoje o setor conta apenas com 15 berços, ou 25% a menos do que foi há dois anos atrás”, acrescenta, em nota, a ABPA.

ALEXSANDER FERREZ

Concessão do canal de navegação é expectativa

As tratativas para a concessão do canal de navegação do Porto de Santos foram iniciadas em conjunto pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e a Autoridade Portuária de Santos (APS).

Estuda-se modelagem de parceria público-privada (PPP) e contrato de 25 anos para gestão e exploração, que tem como modelo o Porto de Paranaguá (PR). Também será incluída a dragagem de aprofundamento e manutenção para 17 metros. Em março, a APS anunciou R\$ 6,5 bilhões para esse serviço.

“A dragagem até 16 metros será executada pela APS, até o final deste ano, e a de manutenção até 2026. Já a obrigação de passar de 16 para 17 metros será do concessionário. Em 2026, a gente deve estar assinando esse contrato”, afirmou, em entrevista recente para a Tribuna, o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Alex Sandro de Ávila.

A previsão, segundo nota do MPor, é submeter o projeto à audiência pública em dezembro e, posteriormente, realizar o leilão, possivelmente em 2025. “Serão feitas rodadas de discussão com o mercado para entender as necessidades dos players (grupos empresariais). O objetivo é proporcionar um canal que atenda às necessidades da Baixada Santista, a fim de garantir segurança e redução de custos”, diz o texto. (TS)

ABSURDO

ALEXSANDER FERREZ - S/122



“Milhões de dólares investidos em embarcações pelos armadores e outros milhões pelos acionistas dos terminais, além do próprio Porto, mas não consigo usar na plenitude porque não tenho a profundidade”

Claudio Loureiro

Diretor-executivo do Centronave