

Contêiner: capacidade perto do limite

Aumento de operações e demora para ampliação de áreas no Porto de Santos podem causar esgotamento, dizem empresários; APS nega

TEDESARTORI
DA REDAÇÃO

O crescimento constante das operações, aliado à ineficiência do planejamento na última década e à demora para a liberação de novas áreas, pode causar esgotamento da capacidade de armazenar e movimentar contêineres no Porto de Santos. Empresários ressaltam que o cais santista está próximo do limite de capacidade, com dificuldades de espaço nos terminais. O Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centro-nave), que representa os armadores, faz o alerta.

“Em Santos, a taxa de ocupação dos berços no primeiro trimestre deste ano ficou em 71%, acima do nível considerado adequado pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), que é de 65%. Hoje, um navio precisa esperar em média 20 horas para atracar no porto, por conta da alta ocupação dos terminais”, afirma o diretor-executivo do Centro-nave, Claudio Loureiro.

O diretor do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), Eduardo Heron, garante que falta infraestrutura e capacidade. “Há lotação dos pátios dos terminais portuários, que limitam o recebimento de contêineres, adicionando custos elevados e não previstos nas exportações”.

De acordo com Heron, em abril deste ano, 95 navios para exportação de café, ou 80% do total, registraram atrasos ou alteração de escalas no Porto de Santos. “Mais impactante ainda é o fato de, em abril, 42 navios não terem recebido sequer uma abertura de gate no terminal”, afirma.

OSTERMINAIS

Os terminais afirmam que fazem constantes investimentos buscando otimizar a movimentação nas áreas que ocupam. O diretor de Operações de Terminais Portuários da Santos Bra-



Taxa de ocupação dos berços no primeiro trimestre deste ano ficou em 71%, acima do nível considerado adequado que seria de até 65%

sil, Bruno Stupello, afirma que no Tecon Santos, principal ativo da empresa, está em ampliação. “Neste ano, serão aplicados de R\$ 250 milhões a R\$ 300 milhões para ampliar a capacidade do terminal dos atuais 2,4 milhões de TEU (unidade de medida do contêiner padrão), para 2,6 milhões de TEU até o final do ano. Nossa expectativa é chegar aos 3 milhões de TEU de capacidade antes de 2027”.

Na Brasil Terminal Portuário (BTP), a capacidade atual de movimentação é de 1,5 milhão de TEU por ano, mas no ano passado a movimentação foi de 1,8 milhão.

“A BTP investirá R\$ 1,9 bilhão em seu terminal de contêineres para o aumento de capacidade operacional em 40%”, explica, em nota, a empresa, preocupada com o atual momento do cais santista. “Recentes estudos mostram que, ao observar a curva de deman-

da em relação à capacidade operacional, que é a que deve ser olhada, já estamos em ponto de alerta. Até 2026, esse patamar crescerá a um nível insustentável”, completa a empresa.

A DP World Santos também vem investindo no terminal, com instalações de acostagem e em área de pátio. O aumento de capacidade, neste caso, passou de 1,2 para 1,4 milhão de TEU por ano. O investimento já aprovado e recentemente anunciado para expansão do terminal, em fase de obras, inclui, por exemplo, interven-

ções nas instalações de acostagem. A capacidade poderá ser ampliada para 1,8 milhão de TEU nos próximos cinco anos, segundo informações do terminal à Autoridade Portuária de Santos (APS).

Já a Ecoporto conta áreas de pátio que são consideradas nas estimativas de capacidade de contêineres do Porto, adicionando cerca de 300 mil TEU ao complexo santista.

TEMESPACO

A APS afirma que, em 2022, o Porto movimentou o volume recorde de 5 milhões de TEU. Já em 2023, a movimentação foi de 4,8 milhões de TEU. Atualmente, a capacidade do complexo santista é estimada em 5,9 milhões de TEU, segundo cálculos da APS.

“Isso indica que o Porto não atingiu o limite de sua capacidade”, garante a Autoridade Portuária. A expectativa é que chegue 6,1 mi-

lhões de TEU no final deste ano, de acordo com o órgão.

“Cumpra ressaltar que o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos, que é o instrumento oficial de planejamento, reflete as estimativas realizadas em 2020, quando a capacidade para a movimentação de contêineres foi estimada em cerca de 5,3 milhões de TEU por ano, considerando os quatro terminais de contêineres do complexo portuário”.

A APS acrescenta que desde a publicação do PDZ, os terminais vêm ampliando suas capacidades. “Considerando o cenário atual, sem a implantação de novos terminais e sem adensamentos, a expectativa é que a capacidade atinja 7,5 milhões de TEU até 2030, que equacionará a capacidade do parque portuário frente à demanda projetada, no mínimo, até 2035”, afirma a APS.

Cooperativa de cafeicultores tem problemas no embarque

Operando embarques somente em Santos, a Cooperativa Regional de Cafeicultores em Guaxupé (Cooxupé) tem sentido esses problemas. Ela recebe e comercializa o café produzido por mais de 18 mil cooperados em 300 municípios de Minas Gerais e São Paulo.

O gerente administrativo de Exportação da Cooxupé, Ronald Pires de Moraes, explica que é feita a reserva no navio, mas quando o produto chega em Santos, a embarcação pode sofrer alteração nas datas. “Com esses atrasos ou mudanças, os terminais alegam que já estão cheios e não conseguimos entregar a carga onde o navio atraca”, explica Moraes.

Ele, que também é coordenador da Câmara de Exportadores de Café da Associação Comercial de Santos (ACS), relata até despesas extras provocadas pela falta de espaços para armazenagem de contêineres, além de outras implicações.

“Com isso, as cargas acabam indo para uma retroárea. As transportadoras controlam muito esse cenário e geram esse impacto de sobrecarga de veículos pelo complexo santista, também gerando poluição. Se (o caminhoneiro) viesse do Interior e entregasse direto no terminal portuário, a operação estaria finalizada”.

Mas, diz ele, com a situação de falta de capacidade, os contêineres são levados constantemente para retroáreas. O motorista descarrega e outro caminhão precisa levar depois até o Porto.

“Dessa forma, existem esses custos extras, que não estavam computados no início da operação e os exportadores sofrem devido a isso”, detalha Ronald de Moraes. (TS)