

Porto no Peru não impacta Santos

É o que dizem especialistas sobre a megaestrutura inaugurada pela Cosco para encurtar viagens para a China

BÁRBARA FARIAS
DA REDAÇÃO

A China, maior parceiro comercial do Brasil, abriu uma rota marítima direta no Peru para trocas comerciais com a América Latina. Trata-se do Porto de Chancay, inaugurado em novembro. O complexo, da estatal chinesa Cosco Shipping, movimentará inicialmente 1 milhão de TEU (unidade de medida de um contêiner padrão de 20 pés).

Pela localização na costa do Oceano Pacífico, as viagens dos navios podem cair de 40 para 28 dias entre o Peru e a China. Com o novo ativo portuário, a China amplia sua capacidade desembarques de mercadorias na América do Sul e de embarques de produtos importados da região, principalmente minérios, como lítio e cobre, e produtos agrícolas, como a soja. Porém, para especialistas ouvidos por *A Tribuna*, não haverá concorrência com o Porto de Santos.

Para o consultor portuário Luis Claudio Montenegro, a preocupação do Porto de Santos é com seus próprios desafios, seja na ampliação da capacidade,



Megaporto de Chancay vai movimentar 1 milhão de TEU, mas não deve desviar cargas do cais santista

INFRAESTRUTURA

O megaporto peruano foi construído em Chancay, uma pequena cidade a 78 quilômetros da capital Lima. Estima-se que os investimentos no ativo portuário de Chancay sejam da ordem de US\$ 3,4 bilhões (cerca de R\$ 20,7 bilhões pela cotação do dia). A infraestrutura terá 15 atracadouros e um túnel com 2 quilômetros de comprimento para o transporte de cargas. Além disso, o canal de navegação foi dragado para 17 metros de profundidade, o que permitirá receber navios pós-Panamax, com capacidade até 18 mil TEU. A meta da companhia chinesa é ampliar a movimentação anual para 1,5 milhão de TEU nos próximos anos, com o objetivo de tornar Chancay o maior porto comercial da América do Sul.

na simplificação de processos ou na redução da burocracia e da insegurança jurídica. “Novas alternativas, inclusive de concorrentes, aumentam o nosso potencial produtivo, de consumo e de crescimento da infraestrutura”

Montenegro afirma que Santos pode chegar a 1 bilhão de toneladas movimentadas em 2060. “Ou seja, é

possível atrair um volume extraordinário de cargas em uma hinterlândia competitiva para o Porto, desde que sejam solucionados os gargalos conhecidos de todos”.

Para o ex-secretário nacional de Portos e consultor da Agência Porto Fabrizio Pierdomenico, Chancay não concorre com Santos, nem mesmo para exportar commodities como soja, milho e farelo.

“A logística exige custos baixos. O Brasil transporta grãos para exportação até os portos combinando ferrovia e rodovia. O porto do Peru não tem uma ferrovia que conecte Lucas do Rio Verde ou Rondonópolis, no Mato Grosso, à costa do Pacífico, do outro lado da Cordilheira dos Andes”.

Pierdomenico explica que transportar grãos de caminhão do Mato Grosso até o Peru seria economicamente inviável. Segundo ele, o custo logístico superaria qualquer benefício. “Não há condições de desviar as cargas do Porto de Santos, e acredito que isso se aplique a todo o Brasil”.

MARCOS VICENTTI/SECOM/GOVERNO DO ACRE