

Santos sediará entre 4 e 5 de março o Seminário Sistema Hidroviário da Baixada Santista. Entre os temas abordados estarão programas federais e estaduais de passageiros e cargas, impacto ambiental, experiências internacionais e potencialidade do sistema. As vagas são limitadas e destinadas a profissionais e agentes públicos e privados das áreas de logística, meio ambiente, transporte e portuária. As inscrições são gratuitas e podem ser feitas pelo e-mail yedda-seport@santos.sp.gov.br ou pelos telefones 3221-9509 e 3221-8430.

PORTO, 118 ANOS

Mar de oportunidades

Aos 118 anos, o Porto de Santos se estrutura para acompanhar o crescimento contínuo do comércio exterior brasileiro, recebendo investimentos públicos e privados

NATASHA GUERRIZE
DA REDAÇÃO



Fotos Natasha Guerrize

As 118 velinhas que o Porto de Santos apaga nesta terça (2) traduzem motivos de muita comemoração. A comemorar pelos resultados para a economia brasileira – os municípios portuários, como é o caso de Santos, representam 19% do PIB do País.

A importância dos cais santista para a economia nacional, estadual e regional pode ser mensurada pela representatividade na economia brasileira em relação ao comércio exterior: em 2009, o porto santista respondeu por 26,37% do volume de mercadorias movimentadas no País. Em 2008, as exportações por Santos representaram 25,27% do total nacional. Ou seja, houve um incremento de 1,1 ponto percentual na movimentação de cargas e negócios.

Além disso, os resultados de investimentos a médio e curto prazo com perspectivas a partir deste ano agregaram um cenário significativo – especialmente no tocante ao movimento físico do Porto, justamente no aspecto das trocas comerciais. As modalidades a seguir mostram as perspectivas e projetos portuários que devem ser feitos para os próximos anos.

Cargas

De acordo com a Companhia de Docas do Estado de São Paulo (Codesp), a operadora portuária dos cais santista, de janeiro de 2009 até janeiro deste ano, o Porto movimentou 83 milhões de toneladas (cargas), o que significa um aumento de quase dois milhões de toneladas em relação a 2008 (o número total foi de 81.058.492). Esses números trazem a uma das principais discussões que vão contextualizar as perspectivas nos próximos 15 anos.

É o caso do *Plano de Expansão e Estudo de Acessibilidade do Porto de Santos*, que será realizado na terça (2), a partir das 8h30, no Terminal de Passageiros Giusfredo Santini - Concais (Av. Cândido Gaffré, s/nº). Com a participação de autoridades, além da presença do ministro de Portos, Pedro Brito, o seminário integra a projeção de demandas de cargas – que equivale a um dos pontos principais para a realização de reformas de infraestrutura na Cidade, com a finalidade de acompanhar a expansão portuária.

Isso porque a expectativa é de que, em 2024, serão movimentadas 230 milhões de toneladas de cargas – praticamente o triplo da atualidade. “Em função da diversidade de cargas que passam em Santos, o crescimento do PIB brasileiro e da competitividade entre os portos, esse número estimado

para 15 anos é uma perspectiva significativa para planejarmos a expansão portuária da cidade com antecedência”, explica o diretor de planejamento da Codesp, Renato Barco. “Só que mais importante do que saber que vai aumentar o número de cargas é tomar conhecimento do tipo de produtos que podem ser exportados por aqui”, salienta, ressaltando que este será um dos temas mais discutidos do evento.

O que o diretor da Codesp se refere com a última declaração tem relação com a realidade das atividades e a complexidade de produtos que passam pelo cais santista. Muitas das movimentações do Porto de Santos são ligadas à exportação – para provar essa afirmação, para cada produto importado, são exportados três.

Dessa forma, em função da geografia e infraestrutura atual do cais santista, parte dos navios que atraca nos berços traz cargas a granel (que correspondem a produtos sólidos e líquidos, como açúcar e óleo combustível, por exemplo) ou em contêineres (como automóveis). E com o aumento de cargas, será preciso mais áreas de arrendamento para terminais, estaleiros, entre outras atividades econômicas.

Uma das discussões para os próximos anos é a exploração da área conhecida como o Projeto Barnabé-Bagres (que se refere às duas ilhas de mesmo nome, junto a uma área do estuário que delimita a Área Continental de Santos), onde se é possível construir em uma área equivalente ao ta-



manho atual do Porto de Santos.

“O certo não seria falar em ‘projeto’. A área vai poder ser usada para o aumento de cargas que projetamos. Isso significa que não será construído um porto a mais, mas, aos poucos, arrendar áreas de acordo com a necessidade. Se for preciso um estaleiro, primeiro será construído um estaleiro. Se forem necessários terminais onde atracarão navios de comportamento de cargas mais

complexas, serão construídos. Se construímos a área por completo, poderemos cair no erro de gastarmos milhões de cifras sem atender proporcionalmente a demanda”, explica.

Acessibilidade

Para atender o programa de expansão e acessibilidade, existem três pontos relacionados para o crescimento da demanda, todas relacionadas ao transporte e tráfego. Uma delas refere-se às obras

da Avenida Perimetral, que tem por objetivo facilitar o tráfego de caminhões na zona portuária com a construção de viadutos – afinal, a estimativa é de 80% da movimentação de mercadorias seja feita pelo modal rodoviário. Atualmente, falta concluir o traçado da margem direita (Guarujá) – que já deveria ter sido concluído, mas o cronograma atrasou devido às chuvas. O de Santos já foi entregue.

O segundo ponto é uma discussão que será pautada neste ano, tanto na terça (2) quanto no segundo semestre de 2010 – visando o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), que será revisado (o último é de 2006). Tratam-se de projetos que possam estimular o equilíbrio de movimentação das mercadorias, uma vez que somente 20% da movimentação é feita por transporte ferroviário. “Outras alternativas são estudadas como o tráfego de produtos como o álcool, por meio de dutos”, explica o diretor.

Melhorias

Mas são as melhorias no canal de navegação entre a margem direita (Santos) e a margem esquerda (Guarujá) no estuário, além da dragagem, sob responsabilidade da Codesp, as obras mais importantes para este ano.

Com essas obras, que vão ampliar a largura do canal (que, atualmente, é de 150m) para 220m, será possível transitar duas embarcações ao mesmo tempo pelo estuário. Junto com a dragagem, que vai aumentar de 14m para 15 metros de profundidade, aumentando a eficiência do trânsito de cargas.

Segurança

Outro investimento será na área de segurança – o chamado VTMS (*Vessel Traffic Management System*). Trata-se de um sistema que controla o tráfego de navios e, de quebra, ainda dificulta a ação de piratas no Porto de Santos, orçado entre R\$ 8 a 9 milhões. Serão adaptadas câmeras, que ajudarão as autoridades a impedir ataques piratas a embarcações cargueiras e até práticas ilegais, como o contrabando de mercadorias. “Pode-se dizer que equivalem a um GPS”, diz Renato Barco, diretor de planejamento estratégico da Codesp. Esse controle vai ser partilhado junto à Capitania dos Portos.

Fundo

Não propriamente um investimento exclusivo para Santos, mas um possível avanço para os portos brasileiros: uma criação de fundos foi discutido no ano passado, no Congresso Nacional de Municípios Portuários, sediado em Santos. A quantia destinada às cidades portuárias seria para custear sistemas de limpeza, infraestrutura urbana e garantia de preservação do meio ambiente, responsáveis pela Prefeitura.

A proposta ramita no Governo Federal, mas o próximo passo da discussão será no 2º semestre, com um novo encontro de congressistas portuários, de acordo com o secretário Sérgio Aquino. A Associação Brasileira de Municípios Portuários (ABMP) é a responsável pelo avanço da proposta.

Governo investe R\$ 58 milhões

Prestes a liberar a pista de contorno de Outerinhos, além da passagem de acesso à margem esquerda (Guarujá), o Governo Federal já investiu nas obras das avenidas perimetrais de Santos e Guarujá cerca de R\$ 58 milhões. Os recursos são garantidos, pois estão incluídos no Programa de Aceleração do Crescimento – PAC.

Após uma série de intervenções nos corredores principais de acesso aos terminais, otimizando

o sistema viário existente, a Codesp, sem prejuízo ao escoamento das safras de soja e açúcar, iniciou, em março último, a Perimetral na região do Paquetá-Outerinhos, que irá complementar o sistema viário portuário.

As obras estão programadas de forma coordenada entre os setores de engenharia, operações e fiscalização da empresa em conjunto com arrendatários e operadores, a fim de eliminar transtornos às operações. A iniciativa

permitirá melhorias ao longo da margem direita, por meio da reorganização do sistema viário e ferroviário, atendendo a demanda de fluxo de veículos, trazendo, inclusive, benefícios para o trânsito na Cidade. A primeira etapa concentrou-se na demolição dos antigos armazéns na região Paquetá-Outerinhos, próximo aos muros que dividem as zonas portuária e urbana da cidade. As obras foram divididas em duas etapas neste trecho. (NG)



Melhorias

As obras complementares da Perimetral, em Santos, ajudarão o tráfego portuário, em franca ascensão em razão do aumento do escoamento de cargas pelo cais

boqnews.com
O endereço do bom jornalismo.