

Especialistas recomendam celeridade para decisão sobre acessos em Santos

Danilo Oliveira 10/06/2024 - 19:56



Arquivo/Divulgação

Avaliação é que é preciso planejar mais de uma solução, com visão de longo prazo, para reduzir afunilamento na chegada à cidade e para acomodar aumento de carga previsto em projeções de novos berços

Engenheiros e representantes de transportadores alertam para a necessidade do setor portuário pensar em mais de uma solução e ter uma visão de longo prazo para os acessos terrestres ao Porto de Santos (SP). Eles avaliam que o cenário atual já é preocupante e pode se agravar se não houver a tomada de decisão e planejamento para a execução de obras que ainda estão em fase de estudo ou se arrastam em discussão há anos. O modo rodoviário já responde a 94% da circulação de cargas containerizadas que interagem com portuário de Santos. As projeções levam em conta previsões de que o complexo santista receberá mais 30 berços nos próximos anos.

O presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan), André Neiva, disse que o setor já vem preocupado, há algum tempo, com a falta de nova infraestrutura de chegada ao porto. Atualmente, 60% da movimentação de contêineres já estão na margem esquerda, cerca de 40% Santos Brasil e 20% DP World. Neiva chamou a atenção para os projetos da construção de mais 19 berços, somente na margem esquerda, com um sistema viário que afunila numa entrada em Santos que está saturada, o que prejudica os embarques. O Sindisan acredita que a chamada 'linha verde', em estudo, vai ajudar a distribuir melhor o fluxo das cargas que vão até Santos.

"Precisamos que o governo dê atenção aos estudos para implementação da linha verde. É muito importante para o setor e para a Baixada Santista", defendeu Neiva, na última semana, durante participação na 38ª reunião Comus do Comitê de Usuários dos Portos e Aeroportos do Estado de São Paulo da Associação Comercial de São Paulo (Comus/ACSP), que tratou da terceira pista do sistema Anchieta/Imigrantes.

Outro temor, segundo o presidente do Sindisan, é o valor a ser cobrado numa terceira pista da rodovia Imigrantes. Neiva lembrou que, em dezembro de 2002, quando a segunda pista da Imigrantes ficou pronta, o governo autorizou reajuste de 45,45%. Ele observa casos de embarcadores que transferiram suas cargas para outros portos por conta do valor do pedágio. Neiva ressaltou que a opção pela terceira pista da Imigrantes, mas pede que não onere o setor. Hoje, uma carreta com nove eixos desembolsa R\$ 317 de pedágio para chegar em Santos.

Outro convidado, o consultor e diretor de portos da Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos, Eduardo Lustoza, citou dados apresentados em audiência pública na Alesp pela Autoridade Portuária de Santos (APS) dando conta que existem cerca de 30 novos berços previstos, que representam nova produção, trazendo nova perspectiva de desenvolvimento do porto, atendendo à demanda na hinterlândia de 16 estados que regularmente utilizam o Porto de Santos.

Lustoza, que é ex-diretor da Autoridade Portuária de Santos (APS), lamentou que a terceira via não integre o

Programa de Aceleração do crescimento (PAC), já que é um projeto que beneficia uma hinterlândia de 16 estados que utilizam o Porto de Santos regularmente, número que chegou a 21 em 2021. Ele observa que a terceira via da Anchieta-Imigrantes ajudará muito a mitigar gargalos, mas não resolve essa projeção de 30 novos berços — quase o dobro do número atual de Paranaguá (PR), que conta com 16 berços.

O consultor também vê a necessidade de haver um bom projeto que se integre ao sistema Anchieta-Imigrantes. Lutzosa chamou a atenção que não cabem 300 milhões de toneladas no sistema rodoferroviário atual, na medida em que ele não comportaria a transferência de toda essa frota de veículos para o eixo da Anchieta-Imigrantes, assim como na chegada ao eixo de Santos/Cubatão. A projeção indica um acréscimo da ordem de 150 milhões em 30 anos, ante uma movimentação de 150 milhões que levou cerca de 130 anos para ser atingida, recentemente, pelo porto santista.

Lutzosa destacou que a margem esquerda concentra mais de 50% da movimentação de contêineres do complexo, além dos números apresentados pelo setor do agronegócio, que vem crescendo a 20% ao ano. "A margem esquerda precisa ter infraestrutura viária mais adequada. Estamos batendo recorde de movimentação de cargas desde 2003/2004, todo mês e todo ano. A infraestrutura em si não acompanha o crescimento", apontou.

O consultor frisou que é preciso pensar em mais de uma solução, simultaneamente, porque não dá para esperar concluir uma via para começar a pensar na próxima num espaço de 10 anos. "Sem uma infraestrutura adequada rodoviária e ferroviária de acesso ao Porto de Santos, evidentemente isso vai afetar a balança comercial do país e os investidores que estão programados a investir no porto", alertou.

O Instituto de Engenharia também não é contra ampliar a Anchieta/Imigrantes porque o cenário é crítico, mas entende que é preciso planejar uma outra opção, dentro de um horizonte de 30 a 40 anos, para não passar por sustos a cada 8 anos pela falta de ligação. O instituto também estuda, há quatro anos, o projeto de uma plataforma logística com visão de longo prazo e sustentável, numa parceria com a França.

"Vemos que não é simplesmente abrir do A ou B, é o que significa fazer essa nova ligação no desenvolvimento da Baixada Santista como um todo (...) Temos que tomar a decisão agora de começar um projeto que tenha uma visão de mundo", afirmou o coordenador da divisão técnica de navegação interior e portos do Instituto de Engenharia, José Wagner Leite Ferreira, que é especializado em Engenharia de Transportes e Logística. Para Ferreira, cuidar da nova descida do sistema Anchieta/Imigrantes é uma solução emergencial porque o sistema está próximo do colapso. Ele acrescentou que as projeções de crescimento do porto, caso confirmadas, projetam o complexo operando, entre 2032 e 2033, o que o Porto de Antuérpia, na Bélgica, movimenta hoje.

O Instituto de Engenharia desenvolve, há anos, um novo desenho de ligação saindo de Suzano para a margem esquerda do Porto de Santos. Segundo Ferreira, esse projeto de uma nova saída pela margem esquerda já poderia estar pronto há 10 anos, mas patinou por falta de decisão. O instituto mapeou que grande parte das cargas destinadas a Santos têm como origem Mato Grosso e as regiões do Triângulo Mineiro, do Vale do Paraíba. Ele acredita que, seja qual for o novo eixo de transportes, será criada uma oportunidade importante de torná-lo um indutor de desenvolvimento regional, com geração de empregos.

PUBLICIDADE

