

Codesp planeja porto do futuro para nova geração de navios



José Alex Botelho de Oliva

No cargo há dois meses e meio, o presidente da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), Alex Oliva, prepara o porto de Santos para manter o protagonismo num cenário em que o crescimento incessante dos navios esbarra nos limites físicos do maior porto da América Latina.

O executivo adiantou ao Valor que irá contratar um estudo para planejar o porto para daqui 25 anos, tão logo saia o diagnóstico recém-encomendado à Universidade de São Paulo (USP) que definirá - até dezembro de 2017 - a capacidade máxima de recepção de navios pelo porto, formado por um canal de navegação às margens do qual estão instalados os terminais de movimentação de cargas.

Uma das opções seria fazer um porto offshore, fora do estuário de Santos, que poderia receber navios sem restrição de tamanho. Hoje o canal por onde trafegam os navios está limitado a 15 metros de profundidade e a 220 metros de largura, com um traçado que engloba uma curva acentuada que impõe dificuldades às manobras dos maiores navios com escala regular, de 336 metros de comprimento.

Mas uma nova geração de embarcações deve chegar em águas brasileiras no futuro próximo, com extensão de 366 metros. E a abertura do novo canal do Panamá, prevista para abril, deve acelerar a vinda das classes subsequentes. Contudo, ainda não do mesmo patamar das empregadas em tráfegos mais volumosos, como nas rotas entre Ásia e Europa.

"Uma possibilidade é o porto offshore com transbordo, tendo o atual porto como um grande suporte", afirmou Oliva. Segundo ele, a meta é estudar alternativas para que Santos não fique estagnado. Hoje o cais santista escoa o equivalente a 27% da balança comercial em valores, sendo o

porto concentrador do Brasil, de onde a cargas são redirecionadas via transbordo para demais portos no país.

Mas novos concorrentes devem pulverizar a carga e dar conta do crescimento absoluto da demanda, como o porto de Suape (PE), um "sucesso pré-anunciado há décadas", diz Oliva.

Especialistas avaliam que Suape será o grande hub port da América do Sul devido às condições estratégicas. Tem área de expansão, é segregado da região urbana, tem profundidade, acesso rodoviário e a ferrovia está sendo expandida até lá. Ainda, está mais próximo da Europa e do Canal do Panamá, que encurta a viagem até a Ásia.

"Temos de ser competitivos, sermos um hub port enquanto pudermos ser. E quando outros começarem a ser, não nos amedrontarmos. Santos vai ser um dos grandes polos de 'feeder' [que alimenta os portos concentradores] da América do Sul. Perde talvez as grandes linhas dos megacarriers que não vão passar na nossa curva, isso vai para algum lugar e o cenário que se mostra é Suape", afirma.

Na avaliação dele, engenheiro civil que atuou por mais de 30 anos no Ministério dos Transportes e integrou os quadros da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), caso Santos desenvolva o porto offshore, perdurará por mais tempo como um porto concentrador.

Além do planejamento de longo prazo, Oliva quer deixar como marca - o mandato de presidente é válido por dois anos, podendo ser renovado - um laboratório que será um centro de excelência na Baixada Santista para estudo e formação de especialistas. Integra o contrato de R\$ 10 milhões assinado com a USP a construção de um modelo reduzido do estuário de Santos em uma oficina da Codesp.

Nos próximos anos Santos deve viver um ciclo de investimentos com os novos arrendamentos. Em dezembro de 2015 foram arrendadas três áreas no cais santista, duas para movimentação de celulose (uma pela Fibria e outra pela Marimex) e uma para grãos, pelo consórcio Cargill - Louis Dreyfus, com outorga combinada de R\$ 430 milhões e investimento de R\$ 608 milhões a ser feito pelas empresas. "Foi um resultado excelente devido ao ambiente de pessimismo. Vamos ter 2016 e 2017 com investimentos intensos, isso vai alavancar um novo ciclo de negócios para o porto e cadeia produtiva."