

Leandro Barreto 26/09/2016 23:55

Quisera fosse apenas telenovela...

Enquanto a politização e as suspeitas de corrupção tomam conta e paralisam o maior porto da América Latina, a indústria da navegação segue demandando portos mais modernos e produtivos

Nos últimos dias, temos acompanhado pela mídia, notícias referentes à CODESP - estatal que administra o porto público de Santos - que mais se parecem com uma telenovela, a começar pelo episódio das idas e vindas na autorização pela Codesp para que a empresa VLI deposite resíduos de dragagem em uma área devidamente licenciada, e já utilizada pela estatal para o mesmo fim. Veja as referências abaixo.

Pode-se dizer que foi no final da última semana que a novela atingiu seu clímax, quando "viralizou" por toda baixada santista um vídeo de um assessor da Codesp, Carlos Antonio de Sousa, dizendo, entre outras coisas, que "não gosta de porto e não sabe o que um navio faz"... ([Assista aqui](#))

Acontece que, em meio a isso tudo, o setor de navegação vem passando por uma profunda transformação, com navios cada vez maiores, mais largos e mais compridos, o que deflagrou uma série de investimentos nos principais terminais do mundo a fim de se adequarem a receber esses novos navios e, assim, não ficarem de "fora do jogo". Porém, enquanto isso, o maior porto da América Latina segue na contramão da história ao ter recentemente seu calado reduzido de 13,2m para 12,7m nos últimos 12 meses.

Em meio a tantas notícias desanimadoras, também na última semana, assistimos a novos capítulos de outras duas novelas paralelas que, em teoria, poderiam ajudar a colocar o Porto de Santos no mesmo sentido das demandas do mercado:

- Segundo Paolo Alfredini, professor titular de Obras Hidráulicas Fluviais e Marítimas da USP, que está realizando um profundo levantamento sobre a real capacidade e impacto das dragagens do Canal do Porto de Santos, as obras de dragagem do Porto são responsáveis por menos de 4% das causas de ressacas na Cidade, sendo que a construção de dois molhes guias correntes seria fundamental para conter a erosão na Ponta da Praia e reduzir o assoreamento no trecho 1 do canal de navegação, que vai da entrada da Barra de Santos até o Entreposto de Pesca. O laudo a ser entregue ao final de todas as simulações em laboratório desse estudo poderá viabilizar tanto o aprofundamento quanto o alargamento do canal e, com isso, possibilitar a entrada dos navios de 14.000 Teus que os armadores vislumbram trazer para cá nos próximos 3 anos;
- O Ministério Público Federal (MPF) ajuizou, em 19/09, uma ação civil pública pedindo à Justiça a anulação imediata do contrato de concessão das linhas férreas no interior do Porto de Santos por indícios de fraude à lei de licitações e suspeita de formação de cartel. O MPF solicita que a União, as agências reguladoras e a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) promovam uma licitação para a escolha da nova concessionária, com prazo de 90 dias para a publicação do edital;

Sem querer discutir o mérito da questão, ou fazer qualquer tipo de apologia ao rompimento de contratos por parte do Governo, seria

bastante importante para os usuários do porto discutir um modelo mais racional de acesso ferroviário ao Porto de Santos.

Ouço muitas pessoas dizerem que Santos é um "must-go port" e que, mesmo com todos os seus problemas e limitações, nunca poderá deixar de ser escalado pelos principais armadores. Mas o fato é que temos visto ultimamente muitos paradigmas desse setor caírem por terra. Vide o inimaginável VSA entre Maersk e MSC, que costumavam ter índices de integridade de schedule totalmente diferentes, além dos crescentes volumes de transbordos de carga refrigerada e a redução de volumes vivida pelos portos de Hamburgo e Hong Kong, em função das mudanças nos padrões de navios e serviços.

Em outras palavras, para o bem do país e, principalmente, da economia da baixada santista, já passou da hora de o Porto de Santos ser tratado com seriedade e profissionalismo tanto pelo governo quanto pelos seus gestores.

Vale a pena ler também:

*[Obra da Vale de R\\$ 3 bilhões racha diretoria do porto de Santos](#) - Folha de São Paulo 08/09

*[Casa Civil autorizou dragagem da VLI, diz presidente da Codesp](#) - Valor Econômico 14/09

*[Relatório avalia dragagem da VLI](#) - Valor Econômico 15/09

*[Codesp dará resposta sobre caso VLI nesta semana](#) - Tribuna 19/09

*MPF quer anular concessão de linhas férreas do porto de Santos -
Valor Econômico 20/09

*Dragagem tem impacto mínimo em ressacas, diz professor da
USP - Tribuna 22/09

* Vídeo suspeito leva assessor da Codesp a se demitir - Valor
Econômico 23/09

Escrito por:



Leandro Barreto

Administrador de empresas, especializado em economia internacional pela Universidade de Grenoble e em Inteligência Competitiva pela FEA/USP. Há mais de dez anos atuando no segmento, foi gerente de Inteligência de Mercado na Hamburg-Süd, professor pelo IBRAMERC e Diretor de Análises da Datamar Consulting. Atualmente, coordena projetos independentes de consultoria com forte atuação junto a armadores, autoridades portuárias, embarcadores e entidades públicas voltadas para o desenvolvimento do setor portuário.

[in](#) [✉](#)

Notícias do dia



Portos

Quisera
fosse
apenas
telenovela...



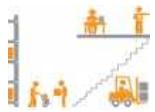
Marítimo

Previsão
para
as
alianças
marítimas
é
nebulosa



Cenário

Reorganizar
é o
caminho

**Logística**

Facilidade para operações em terminais logísticos

**Crise**

Recuperar o real é necessário, mas perigoso

**Mercado**

Comércio exterior: um novo modelo