

## Terminais retroportuários esperam mais destaque com ampliação do porte dos navios

**Fonte:** *Revista Portos e Navios*

**Data:** 25/10/2022

Os terminais retroportuários terão papel, cada vez mais, mais preponderante no setor diante do aumento da capacidade de navios previsto da ordem de 60% a 70%, passando dos atuais 8.000 TEUs para até 14.000 TEUs, quase dobrando a capacidade operacional dos porta-contêineres nos próximos anos. A avaliação é do vice-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres (ABTTC), Luiz Alberto Azevedo Levy Jr, que ainda observa muitos gargalos e morosidade em procedimentos e em órgãos anuentes que precisam continuar a ser endereçados para aumentar a eficiência desejada.

“Da mesma maneira que teremos preocupação de abastecer terminais com todos esses contêineres, a hora que subir 12.000-14.000 TEUs, abrirá 12.000-14.000 TEUs de espaço nas áreas de terminais molhados. As retroáreas terão que estar mais bem preparadas para conseguir abastecer terminais operadores portuários”, disse Levy Jr, na última quinta-feira (20), durante reunião do Comitê de Usuários dos Portos e Aeroportos do Estado de São Paulo da Associação Comercial de São Paulo (Comus/ACSP).

Para Levy, o Porto de Santos continuará sendo protagonista, em razão de suas características físicas e de sua localização geográfica. Ele destacou que diversas operadoras logísticas rodam 24 horas por dia e que outras entidades e o setor de despachos acabam rodando 24h por dia, inclusive sábados e domingos, porque a necessidade de informação é instantânea. “O somatório de pequenas ações das cadeias logísticas vai trazer eficiência. Sempre do porto para dentro, nunca do interior para o porto. Precisamos que o operador portuário carregue a carga escoada em direção ao nosso complexo”, disse Levy, que é diretor do grupo Dínamo. Ele acrescentou que, nos últimos dois anos, a pandemia e a guerra na Ucrânia representaram pontos fora da curva que criaram um cenário em que o setor portuário começou a ver de maneira lenta e vem tentando retomar sua normalidade.

Levy avalia que os recintos especiais para despacho aduaneiro de exportação (Redex) vêm atingindo grau de exigência semelhante a operadores portuários, com todas as cargas monitoradas. Ele contou que 100% das estufagens dos Redex de Santos são filmadas em tempo real, com mapeamentos. “Estamos conseguindo trazer junto com a Receita Federal segurança para o operador da carga — café e outras vindo ao Porto de Santos para terminais Redex. As portarias são rigorosas e quem não cumpre perde a concessão de Redex”, explicou.

O Comus/ACSP entende que o melhor caminho para o ambiente operacional seja perseguir a meta de 75% de taxa de ocupação de berços, ante os 60%-65% atuais, e trabalhar para reduzir dwell times (tempo de permanência de contêineres). “Os terminais estão muito congestionados e trabalhar no descongestionamento pressupõe harmonia e maior articulação com o retroporto em termos de Redex, Clias e portos secos”, comentou o coordenador do Comus/ACSP, José Cândido Senna, que moderou o evento.

Para Senna, é preciso focar nos estoques de contêineres em pátios dos terminais molhados e buscar uma sincronia das áreas de retroporto com as áreas primárias para avançar. O entendimento do Comus/ACSP é que essa sincronia pode dar mais condições para a recepção dos navios com 366 metros de comprimento, esperados entre o final de 2023 e 2024, considerando que não haverá investimentos relevantes em ampliação

de capacidade nesses dois anos. O coordenador do grupo avalia que, até 2024, haverá investimentos de menor monta para segurança e compra de alguns equipamentos, mas a tendência é que o Porto de Santos opere com os ativos existentes durante esse período.

Senna considera que, por conta da pandemia e das ineficiências registradas ao longo de 2021, as chegadas de porta-contêineres tornaram-se tão aleatórias que passaram aos navios um padrão de chegada só visto no Porto de Santos nas décadas de 1980 e 1990. “Com olhos voltados para programação do navio, vamos buscar toda a programação das áreas à montante do navio — terminal molhado, retroportuário, Clia, porto seco, Redex, depot de vazios, depósitos transportadores (...)", afirmou.

“Ficamos com a impressão de que essas capacidades estão sendo estimadas com base na taxa de ocupação média de berços de 65% — índice baixo diante da enorme eficiência que podemos ter tornando a chegada dos porta-contêineres mais previsíveis”, discorreu Senna. Ele considera fundamental ter as atracções de longo curso priorizando o complexo portuário santista e outros terminais, ao sul e ao norte de Santos, sendo conectados por serviços feeder.

Atualmente, os estoques batem nos limites das capacidades estáticas, causando ineficiência. “Para capacidade plena, é preciso melhorar berços e pátios de estocagem, reduzir dwell times para que os estoques fiquem mais confortáveis. Fazer Redex, Clias e portos secos trabalharem de maneira mais harmonizada para indicadores melhorarem, com perspectiva de consolidação do hub e a chegada mais tranquila dos 366m até 2024”, sugeriu Senna.