

21/08/2015 - 05:00

Setor de contêiner pede mais trilhos no porto de Santos

Por **Fernanda Pires**

Antônio Sepúlveda, presidente da Santos Brasil, operadora de terminais de contêineres: "A solução para o acesso [ao porto de Santos] é pela ferrovia"

Empresários do setor de contêineres que atuam no porto de Santos (SP) temem que a queda no valor das exportações brasileiras dê a impressão equivocada de que os volumes de cargas também estão diminuindo e que, portanto, a infraestrutura atual é suficiente.

"Não é", diz Julian Thomas, diretor superintendente no Brasil do armador Hamburg Süd. E pedem que sejam finalmente deslanchados aportes em ferrovia e na dragagem de aprofundamento. "Os terminais deram um salto e hoje há uma pequena sobreoferta de espaço, mas os acessos ainda são um gargalo."

As exportações de contêineres pelos portos brasileiros subiram 8% no primeiro semestre frente o mesmo período de 2014, para 1,09 milhão de Teus (contêiner padrão de 20 pés). As importações caíram 6,2%, para 1,17 milhão de Teus - mas tiveram alta de 86% sobre 2007, o ano pré-crise, segundo a Datamar Consulting.

"Do ponto de vista de carga movimentada o volume continua crescendo e, por isso, os investimentos em infraestrutura continuam sendo bastante urgentes", diz Leandro Barreto, diretor de análises da consultoria.

União, Estado e município irão fazer, cada qual a sua parte, intervenções para um novo acesso de carretas ao porto de Santos, que conta com uma entrada. "Mas isso é obra de curto prazo que o crescimento do porto engole", afirma o presidente da Dersa, Laurence Casagrande, empresa do governo de São Paulo que fez os estudos iniciais.

As concessões de infraestrutura devem pulverizar no médio prazo o embarque de grãos por outros portos, mas Santos continuará responsável por uma grande fatia das cargas industrializadas, que vão em contêiner. Hoje, movimenta 40% dos contêineres brasileiros. "A solução para o acesso é pela ferrovia", diz Antônio Sepúlveda, presidente da Santos Brasil, operadora de terminais de contêineres.

No ano passado, 25% da tonelage escoada por Santos acessou o porto via trilhos; em 2000 foi apenas 2%. Mas o avanço ocorreu mais entre os granéis soltos; a fatia dos contêineres na ferrovia ainda é ínfima, cerca de 2% em unidades. Falta espaço nos trilhos e há restrições nos túneis da Serra do Mar para a passagem dos vagões com contêineres empilhados, o que dissipa a produtividade do trem.

"O contêiner tem de ter no mínimo 20% de fatia da ferrovia, se não o porto de Santos não vai chegar a 200 milhões de toneladas", vaticina Sepúlveda.

A Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) está revisando o estudo de demanda futura do porto; o último levantamento disponível prevê que Santos alcance 230 milhões de toneladas em 2024 - ou seja, o volume quase dobrará em dez anos.

Segundo a Dersa, a cada 1 milhão de toneladas que migrarem ao ano da rodovia para o trilho são 70 viagens de caminhão a menos por dia destinados à margem direita do porto. Como em 2014 a ferrovia transportou 26 milhões de toneladas, se o volume sobre os trilhos dobrasse o número de carretas cairia 23% - seriam 1.850 caminhões a menos por dia (a margem direita recebe 8 mil carretas/dia).

"Mas precisamos migrar para uma outra ferrovia, mais ágil em movimentar o contêiner. Ter pátio, estrutura para carregar e descarregar. E para isso vamos precisar de ferrovias com gabaritos [alturas] mais altos", afirma Casagrande, da Dersa.

Atualmente há 13 intervenções na malha ferroviária que serve o porto. Os investimentos somam R\$ 625 milhões e são feitos pela ALL, Portofer, MRS e VLI. Com eles, a Secretaria de Portos estima que seja possível inverter a matriz rodoferroviária, podendo a ferrovia transportar até 60% da carga que chega ou sai do porto paulista.