

**Argentina.** O comandante da Marinha da Argentina, Carlos Alberto Paz, renunciou ao cargo ontem, após o governo de Gana ter retido o veleiro militar argentino Libertad, a pedido dos credores internacionais do país.

portomar@atribuna.com.br

# Porto & Mar

**MARIMEX**  
INTELIGÊNCIA PORTUÁRIA

Aproximando oportunidades desde 1927.

## É a hora de investir em acessos

Crescimento das operações de contêineres nos portos brasileiros depende da melhoria das ligações rodoviárias e ferroviárias



LYNE SANTOS  
DA REDAÇÃO

O investimento na infraestrutura “fora dos portos”, em acessos rodoviários e ferroviários, é uma das principais medidas para que seja garantida a expansão do transporte de cargas por contêineres, analisou o presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop), Mauro Salgado.

A observação está ligada ao fato de que as caixas metálicas são as que demandam uma logística mais sofisticada, com a utilização de caminhões e terminais retroportuários.

Para Salgado, que também é o diretor administrativo-comercial da Santos Brasil, grupo que explora, entre outras instalações portuárias, o Terminal de Contêineres (Tecon) de Santos, com a aplicação de recursos nessa infraestrutura, será possível para o País crescer no segmento de contêineres na proporção de um para três – ou seja, para cada 2% de incremento no PIB (Produto Interno Bruto), um aumento de 6% na movimentação dos contêineres. No mundo, o transporte por cofres cresce o dobro do PIB.

E, segundo o executivo, o Governo começou a entender essa necessidade. Uma demonstração foi a criação do Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP), contratado pela Secretaria de Portos (SEP) e elaborado pela Universidade de Santa Catarina. “Do montante de dinheiro que deve ser gasto para que os portos atendam tudo que o País precisa até 2030, 65% será aplicado fora dos portos e 35% nos portos”, disse.

Porém, para que esses investimentos funcionem, o diretor acredita que o grande dever de casa é fazer com que a SEP e o Ministério dos Transportes consigam trabalhar juntos. Ambos atuarão em parceria no



CARLOS NOGUEIRA

Um dos principais gargalos logísticos do Porto de Santos está na entrada da cidade, nos acessos rodoviários à região da Alemoa, frequentemente marcados por congestionamentos

**GRUPO BANDEIRANTES**  
Importação, Exportação  
Armazéns, Transporte, Redex,  
Centro de Distribuição e  
Terminal Marítimo.

**COMPANHIA BANDEIRANTES**  
75  
ANOS  
VOCÊ FAZ PARTE DESTA HISTÓRIA

www.ciaband.com.br  
Comercial (13) 2101.5050

Plano Nacional de Logística Integrada, originado a partir do PNLN. “Temos preocupação de que hoje isso ainda não esteja funcionando bem”, disse.

Ao fazer uma análise da movimentação de contêineres nos

portos brasileiros, Salgado destacou a existência de problemas em dois estados, onde o Governo precisará tomar providências: Paraná e Bahia. “O Governo ficou parado durante muito tempo. Não tomou as providências necessárias para que a oferta acompanhasse a demanda nessas regiões. O que falta é oferta de capacidade para contêineres”, afirmou.

Em relação a Santos, o executivo afirmou que o Terminal de Contêineres (Tecon), operado na Margem Esquerda (Guarujá), continua trabalhando abaixo de sua capacidade, com cerca de 1,5 milhão de TEUs (medida equivalente a um contêiner de 20 pés) por ano. A

capacidade total é de 2 milhões de TEUs anuais.

De acordo com Salgado, a tendência é que o cenário continuará o mesmo, apesar da entrada em funcionamento, no próximo ano, dos empreendimentos da Brasil Terminal Portuário (BTP) e da Embraport, ambos em construção no cais santista.

“Haverá, sim, uma redistribuição de cargas”, enfatizou o empresário, prevendo ainda a migração de mercadorias de outras regiões – sobretudo do Espírito Santo, com o fim da guerra fiscal (unificação do ICMS). “Se fala hoje em uma migração de 10% do total movimentado por Santos, cerca de 33 mil TEUs”, explicou, referin-

**TECONDI**  
www.tecondi.com.br

rência porque queremos ser os melhores. Mas a pior situação é você ter pouca capacidade no Porto, porque aí a carga migra do porto e trazê-la de volta é muito difícil, ainda mais se o outro lugar está funcionando”, observou.

Para o executivo, a BTP e a Embraport aparecem em um momento decisivo, pois, sem os novos terminais, o complexo santista teria problemas em cerca de um ou dois anos. “Eles garantem que a carga vai continuar sendo do Porto. Um estudo da Codesp apontou que, até 2022, com os terminais, não haverá falta de capacidade para contêineres em Santos”.

do-se às cargas que deverão vir para o caissantista.

Sobre a construção dos dois novos terminais, que serão concorrentes do Tecon, Salgado se mostrou otimista. “Sempre estamos preocupados com a concor-

**Caminhões e Ônibus  
Volkswagen.  
Uma marca da  
MAN Latin America.**



Imagens meramente ilustrativas.

Faça revisões em seu veículo regularmente.