

CAPÍTULO 7: JUSTIFICATIVAS

7. JUSTIFICATIVA DO EMPREENDIMENTO

7.1 JUSTIFICATIVA DO EMPREENDIMENTO

O Porto Organizado de Santos localiza-se nos municípios de Santos e Guarujá, compreendendo:

As instalações portuárias e terrestres, existentes na margem direita do estuário formado pela ilhas de São Vicente e de Santo Amaro, desde a Ponta da Praia até a Alamoia e, na margem esquerda, desde a ilha do Barnabé até a embocadura do rio Santo Amaro, abrangendo todo o cais, docas, pontes píeres de atracação e de acostagem, armazéns, pátios, edificações, em geral, vias internas de circulação rodoviária e ferroviária e, ainda, os terrenos ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências, pertencentes ou não à União, incorporados ou não ao patrimônio do Porto de Santos, ou sob sua guarda e responsabilidade, incluindo-se também a Usina Hidrelétrica de Itatinga e a faixa de domínio de suas linhas de transmissão;

A infra-estrutura de proteção ao acesso aquaviário, tais como áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso até o paralelo 23°54'48" S e áreas adjacentes a esses até as margens das instalações terrestres do porto organizado, conforme definido no item "a" anterior existentes ou que venham a ser construídas e mantidas pela Administração do Porto ou por outros órgãos do poder público.

O Porto Organizado de Santos apresenta as seguintes características:

- Área total de 7.700.000 m² sendo 3.600.000 m² na margem direita, no município de Santos e 4.100.000 m² no município do Guarujá;
- Um total de 53 berços;
- Cais com extensão de 13.013 m de comprimento sendo 11.600 da CODESP e 1.413 privados;
- Área de tancagem de combustíveis com 520 tanques, com uma capacidade volumétrica de 1.000.000 m³;
- 100.000 metros lineares de vias férreas;
- 974.353 m² de pátios;
- 55.676 m lineares de dutos diversos;
- 45 armazéns internos, sendo 34 na margem direita e 11 na margem esquerda e possui 39 armazéns externos, que perfazem uma área de 499.701 m² (armazéns e silos), com capacidade de estocagem de 420.000 t.

Além dessas características ressalta-se que o Porto continua em expansão estando em fase de implantação o terminal da Embraport, estando em fase de elaboração de estudos para o licenciamento ambiental a implantação de mais um terminal privado.

Apesar de sua localização, já próximo ao limite sul do sudeste brasileiro, mais distante das principais rotas de comércio mundial do que os portos do norte e nordeste brasileiro, em termos do comércio exterior, o Porto de Santos movimenta mais de 26% do somatório do valor das exportações e importações brasileiras, conectando-se a todos os continentes. Do conjunto de portos brasileiros aquele que mais se aproxima de Santos é o de Vitória, que movimenta pouco mais de 7% do somatório das exportações e importações brasileiras. Os dados de movimentação dos principais portos brasileiros são apresentados na seqüência.

Tabela 7.1 Valor das Exportações e Importações Realizadas Pelos Principais Portos Brasileiros em 2006 (US\$ bilhões)

Porto	Exportações	Importações	Total	Porto/Brasil
Santos	36,4	18,9	55,3	26,4
Vitória	11,5	4,6	16,1	7,7
Paranaguá	8,2	3,4	11,6	5,5
Rio Grande	7,0	2,2	9,2	4,4
Itaguaí	6,4	3,5	9,9	4,7
Rio de Janeiro	6,2	3,2	9,4	4,5
Itajaí	5,0	1,5	6,5	3,1
São Luiz	4,4	1,9	6,3	3,0
Macaé	3,0	*		**
São Francisco	2,7	1,6	4,3	2,0
Salvador	2,7	0,8	3,5	1,7
Munguba	2,4	*	*	**
Aratú	2,3	2,7	5,0	2,4
Manaus	1,0	3,2	4,2	2,0
São Sebastião	0,7	3,5	4,2	2,0
Pecem	0,7	0,7	1,4	0,7
Suape	0,6	0,6	1,2	0,6
Maceió	0,6	*		**
Outros portos e aeroportos	23,5	31,7	55,2	26,4
BRASIL	125,2	84,2	209,4	97,1***

Fonte Básica: CODESP

* Incluído em "outros portos e aeroportos"

**Não calculado por não se dispor do dado de importação isolado para o Porto

*** Em razão da observação assinalada com ** não fecha em 100%

Em termos de tonelagem de carga movimentada, segundo dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviário - ANTAQ, Santos é o terceiro porto do País movimentando menos carga apenas que os portos de Tubarão e de Itaquí. Esse fato, entretanto deve-se a peculiaridade desses dois últimos portos citados: ambos concentram a movimentação de cargas em minério de ferro, produto com alto peso e baixo valor agregado, enquanto Santos apresenta uma diversidade enorme

de cargas movimentadas, como se verá em capítulo próprio. Do total de carga movimentada no Porto de Itaquí, 71,5% é de minério de ferro exportado pelo terminal da Ponta da Madeira, da Companhia Vale do Rio Doce. Quanto ao Porto de Tubarão, 93,8% de sua movimentação de carga se referem à exportação de minério de ferro.

Pelo Porto de Santos, em 2006, também foram exportados 228.754 veículos, o que representa 27,1% das exportações brasileiras de veículos.

O Porto de Santos é igualmente o maior operador de contêineres da América Latina, tendo já em 2003 superado o Porto de Cólón no Panamá. No ano de 2005 Santos movimentou dois milhões de TEU's (Twenty Feet Equivalent Unit - unidade utilizada para conversão da capacidade dos contêineres de diversos tamanhos ao padrão ISO de 20 pés), praticamente 50% da movimentação brasileira.

Esta última informação é bastante relevante, dada a importância do processo de containerização para o transporte marítimo. A introdução de contêineres tornou os embarques e desembarques de carga em todo o mundo muito mais rápidos, fazendo com que seja reduzido o tempo que os navios permanecem atracados. Assim enquanto um navio de 22 mil toneladas de TPB – Toneladas de Peso Bruto, de transporte de carga geral não containerizada, permanece 149 dias por ano atracado nos portos, um navio porta-contêineres de 47 mil TPB permanece em média 64 dias atracado nos portos, o que reduz os custos de transporte e amplia cada vez mais a utilização de contêineres no transporte marítimo. Santos concentra aproximadamente 30% da capacidade dos portos brasileiros de armazenagem de contêineres.

Praticamente todos os estados brasileiros realizam parte de seu comércio exterior pelo Porto de Santos, sendo sua hinterlândia principal, constituída pelos estados de: São Paulo, Minas Gerais, Goiás, Mato Grosso do Sul e Mato Grosso, os quais representam praticamente 50% das exportações brasileiras. Ainda que viesse a ser considerada apenas a movimentação externa realizada pelo Estado de São Paulo, o Porto de Santos ainda seria o principal porto brasileiro.

Além de suas características próprias, o dinamismo desse Porto é explicado também em razão de sua hinterlândia principal se constitui em uma das regiões mais ricas do país, responsável pela geração de aproximadamente 50% do PIB brasileiro.

Um problema que vem sendo corrigido no Porto de Santos é a produtividade, a qual tem experimentando uma evolução, passando de 11 movimentações/hora de contêineres em 1992, para em 2005 alcançar 28,2/hora no terminal TECON e 24 no s Libra (T-37), porém ainda abaixo da média mundial que é de 40 movimentações/hora.

A questão portuária continua sendo uma das mais importantes do cenário nacional, particularmente neste momento, em que se aponta como imprescindível, a adoção de medidas que promovam a retomada do desenvolvimento econômico e social do país.

Considerando o expressivo aumento da participação da produção agrícola e pecuária nacional e de produtos manufaturados e semi-manufaturados na composição das exportações brasileiras, existe uma preocupação com o desenvolvimento de uma infra-estrutura logística para atender a intensa

movimentação de graneis líquidos e sólidos e de contêineres. Também são crescentes as necessidades de importação de matérias primas e produtos industrializados para atendimento às necessidades de produção da indústria brasileira.

Uma plataforma de exportação fundamenta-se num pólo produtivo capaz de gerar de alguma forma, capacidade competitiva internacional e da existência de condições logísticas que assegurem que a vantagem econômica e de qualidade dos produtos seja assegurada também por uma logística competitiva. O desafio atual dos portos brasileiros é reduzir seus custos operacionais, propiciando um aumento da competitividade de nossos produtos. A existência de condições de acesso aos portos por navios de grande calado, com maior capacidade de carga é de fundamental importância dentro desta estrutura logística.

No caso concreto do Porto de Santos, apesar de seu dinamismo que:

- O faz ano após ano quebrar recordes de movimentação de carga;
- O fez aumentar em 40,7% sua movimentação de carga nos últimos quatro anos, enquanto o PIB brasileiro nesse período aumentou em 13,9%;
- O fez subir da 39ª posição em 2005 para a 34ª posição em 2006, entre os 120 maiores portos do mundo em termos de movimentação de contêineres;

Este Porto e o País precisam estar atentos à evolução da construção naval, a qual vem se caracterizando pela construção de navios de maior porte e calado.

Sobre as tendências da construção naval, segundo o Centro de Estudos em Gestão Naval da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, a maior taxa de crescimento nos diversos segmentos da construção naval no mundo vem sendo observada no segmento de navios maiores que 320.000 toneladas.

Esta tendência do mercado de construção naval pode ser atribuída aos seguintes fatores:

- Navios de transporte de carga maiores significam menores custos operacionais. Assim, por exemplo, enquanto um navio porta contêineres com capacidade para transportar 1200 TEU's tem um custo diário de US\$ 16,6/TEU, um navio com capacidade para transportar 6500 TEU's tem um custo diário de US\$ 7,5/TEU;
- O custo de aquisição por TEU de capacidade do navio diminui com o aumento de sua capacidade de carga. Assim usando as mesmas capacidades de carga mencionadas acima, o preço de um navio com capacidade para 6.500 TEU's é três vezes maior que aquele de 1.200, porém transporta 4,5 vezes mais carga.
- A realização da ampliação do canal do Panamá definiu uma nova categoria de navios: os navios pós panamax com 14,5 m de calado, 43,0 m de boca e 320 m de comprimento,

- enquanto os navios anteriores da classe panamax tinham 12,04 m de calado, 32,3 m de boca e 294,0 m comprimento.

Estima-se que atualmente 30% da frota mundial de navios, já pertençam à categoria pós panamax, impossíveis de serem operados à plena carga nas condições atuais de profundidade do Porto de Santos.

Neste sentido, é de se consignar os problemas que atualmente o Porto de Santos e aqueles que dependem da operação de navios nesse Porto para seus negócios, já vem enfrentando. Assim conforme manifestação da FIESP – Federação das Indústrias e do Estado de São Paulo e SINDAMAR – Sindicato dos Armadores, que serão abordadas em capítulo próprio, um dos problemas do Porto Organizado de Santos é sua profundidade que limita a operação à plena carga de navios de maior calado, ocasionando, entre outras conseqüências, o aumento dos custos de frete.

Quanto ao anterior, dados da CODESP mostram que apenas no chamado “Corredor de Exportação”, ou seja, os terminais 38 e 39, em 2006, 55% dos navios que ali operaram tiveram problemas de calado, sendo esta uma situação que tende a piorar com a introdução de navios maiores na rota para Santos, dada pela substituição paulatina da frota atual por navios de maior porte, tipo aqueles pós-panamax.

Assim, dada a importância do Porto de Santos para o comércio exterior brasileiro, a redução dos custos de frete que o empreendimento pode significar em médio e longo prazo, colaborará para o aumento da competitividade de toda a economia brasileira, sendo um instrumento para o crescimento sustentável.

Outro aspecto que justifica a decisão de realização desta obra, diz respeito à dificuldade que haveria para que outros portos venham a absorver parte da movimentação de carga que deixaria de ser realizada pelo Porto de Santos por navios maiores, caso o empreendimento não venha a ser realizado.

Sobre o anterior há as seguintes considerações a serem feitas:

- o principal gerador de cargas para o Porto de Santos é o próprio estado de São Paulo. Assim o desvio sistemático de carga do Porto de Santos para outros portos significaria maiores custos de transportes terrestres, não só para os usuários dos serviços do Porto, mas também para o País que teria que investir na ampliação de rodovias deste Estado em direção a esses portos alternativos, uma vez que 88% da carga transportada para o Porto de Santos para ser embarcada ou que é ali desembarcada é movimentada por caminhões;
- nenhum porto do país tem infra-estrutura suficiente (número de berços de atracação, áreas cobertas ou não de armazenamento, capacidade de armazenamento de granéis líquidos, rede de dutos, sistema viário/ferroviário interno ao porto, etc.) para absorver um desvio sistemático de carga do Porto de Santos para esses portos (esta questão será detalhada no capítulo de diagnóstico);
- para receber esta carga de forma sistemática esses portos também teriam que ser ampliados e também teria que ser considerada a necessidade de aprofundamento dos mesmos;

- a ampliação desses portos para absorver um desvio sistemático de cargas do Porto de Santos, passaria também por questões ambientais relevantes, como seria o caso do porto de São Sebastião no estado de São Paulo.

Além das razões já abordadas sobre a importância da realização deste empreendimento para a competitividade da economia brasileira e também sobre as questões operacionais mencionadas de outros portos brasileiros, um outro aspecto a ser considerado que corrobora para a decisão de realização deste empreendimento é a importância desse Porto para a cidade de Santos.

Neste sentido tem-se que atividades ligadas ao Porto, em 2006 eram responsáveis por 8,52% do emprego em Santos. No OGMO – Órgão Gestor de Mão de Obra desse Porto estão cadastrados mais de 8000 empregados, dos quais cerca de 80% residentes em Santos e Guarujá.

Tão importante é o Porto de Santos, para aquela cidade que o Município dispõe de uma Secretaria de Assuntos Portuários, que está promovendo a criação de um centro de excelência de formação de mão-de-obra para atividades profissionais ligadas ao Porto e à navegação.

Além do percentual de empregos que representa para a cidade, as famílias cuja renda está relacionada ao Porto possuem respectivamente a primeira e segunda maior renda média familiar mensal de Santos, havendo estudos que demonstram uma correlação positiva entre a massa salarial originária da atividade portuária e a expressão do valor adicionado do Município de Santos.

Desta forma o declínio da atividade portuária, representado pela queda paulatina de movimentação do Porto por sua inadequação à evolução da construção naval, além de problemas de competitividade para a economia brasileira, ensejaria também problemas de ordem social e econômica para as cidades de Santos e Guarujá.

Um outro aspecto a ser considerado, que pesa favoravelmente à realização do empreendimento é que o aprofundamento do canal tornará mais segura a navegação, o significará menores custos de seguro para as viagens com destino ao Porto de Santos, ou com origem neste, contribuindo para a redução do custo Brasil.

Assim, considerando a importância do Porto de Santos, conforme os vários aspectos abordados neste capítulo, a obra em questão é absolutamente justificada, uma vez que a melhoria das condições operacionais deste Porto visa atender a movimentação do comércio exterior brasileiro, gerada principalmente por uma região que é responsável por praticamente a metade das exportações do país, aumentando a competitividade da economia brasileira pela redução do custo Brasil e a propiciando a manutenção de uma atividade fundamental para as cidades de Santos e Guarujá.