



## EXPORTAÇÃO RECORDE TRAVA PORTO DE SANTOS

Folha de São Paulo

17/06/2010

**Vendas externas se recuperam e congestionamento de caminhões demonstra gargalo no maior porto do país**

**Em maio, o total de carga movimentada em Santos atingiu 8,9 mi de toneladas, a maior num mês na história do porto**

**AGNALDO BRITO**

DE SÃO PAULO

O aroma da comida expulsa por um instante o cheiro exalado pelas 37 toneladas de açúcar guardadas sob a lona de um velho caminhão. O caminhoneiro João Neilen, 43 anos, prepara o almoço enquanto espera a vez no porto de Santos.

A previsão é de 30 horas de espera para despachar a carga. Na frente de Neilen, 130 caminhoneiros aguardam na fila dentro do Ecopátio, área onde a espera é obrigatória.

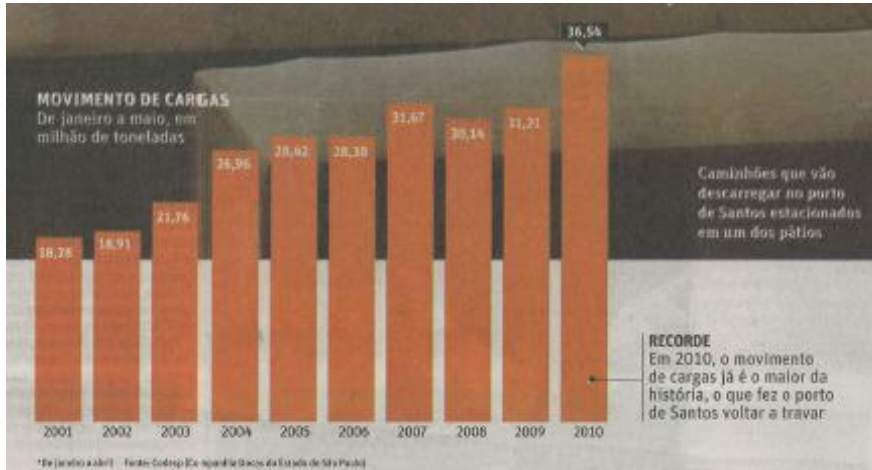
Os pátios viraram o único recurso para segurar os 14 mil caminhões que precisam alcançar diariamente o cais.

O porto de Santos, por onde cruza um quarto do comércio exterior brasileiro, recuperou a rotina de congestionamentos. A Codesp (Companhia Docas do Estado de São Paulo) estima que pelo porto passarão 89 milhões de toneladas neste ano, um número que começa a parecer modesto demais.

Apu Gomes/Folhapress



*Caminhões que vão descarregar no porto de Santos estacionados em um dos pátios*



Recorde de movimento já não é novidade em Santos. De janeiro a maio, a movimentação total chegou a 36,544 milhões, nada menos que 17% além de tudo o que passou por ali em igual período de 2009.

O número de maio foi o maior da história de 118 anos do porto: 8,959 milhões de toneladas num só mês.

## OBRAS

Mas o recorde tem custo. O transporte rodoviário, responsável por 81% de tudo o que chega ao porto, revela o esgotamento da infraestrutura na Baixada Santista. Há investimento, mas que está longe de ser suficiente.

A Codesp investe R\$ 457 milhões (dinheiro do PAC) para fazer uma reforma total na via perimetral da margem direita do porto. Prepara-se para fazer o mesmo na margem esquerda.

O projeto finalmente resolverá uma aberração: a divisão da mesma avenida por trens e caminhões. Até hoje, os caminhões cruzam o caminho das locomotivas e vice-versa.

Segundo o diretor de infraestrutura do porto, Paulino Vicente, as obras não estão afetando a movimentação em Santos. "Sem elas e com esse movimento, a situação seria realmente mais complicada", diz

O SindiSan (Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista), organização que congrega 738 transportadoras que operam em Santos, diz que tem se alargado a diferença entre o sucesso do porto e a malha do litoral.



## ANCHIETA

Para o SindiSan, há problemas que carecem de solução imediata. Um dos mais sérios é a Anchieta. Único corredor para os caminhões descerem a Santos, a rodovia é um dos maiores gargalos.

"A Anchieta foi aberta em 1949. De lá para cá, veja como os caminhões cresceram, são maiores, transportam mais cargas. Enquanto isso, tanto a Anchieta quanto o entroncamento com a Rodovia Cônego Domenico Rangoni pararam no tempo", diz Marcelo Marques da Rocha, presidente do SindiSan.

A abertura do Rodoanel elevou o fluxo de caminhões no litoral. "O caminhão não fica mais preso em São Paulo. Agora ele fica preso aqui na Baixada", diz.

A Secretaria Estadual dos Transportes informou que há planos para a expansão da Rodovia Cônego Domenico Rangoni, via de ligação entre a Padre Manoel da Nobrega e a Piaçaguera-Guarujá. Mas não há prazos.

A Codesp alega que o porto suporta o movimento, mas reconhece que a estrutura viária da Baixada está defasada. Além disso, a Codesp critica a gestão dos terminais e dos donos na liberação da carga. Sem ordem, caminhões viram armazéns.