

FALE COM A GENTE!

Editor Leopoldo Figueiredo

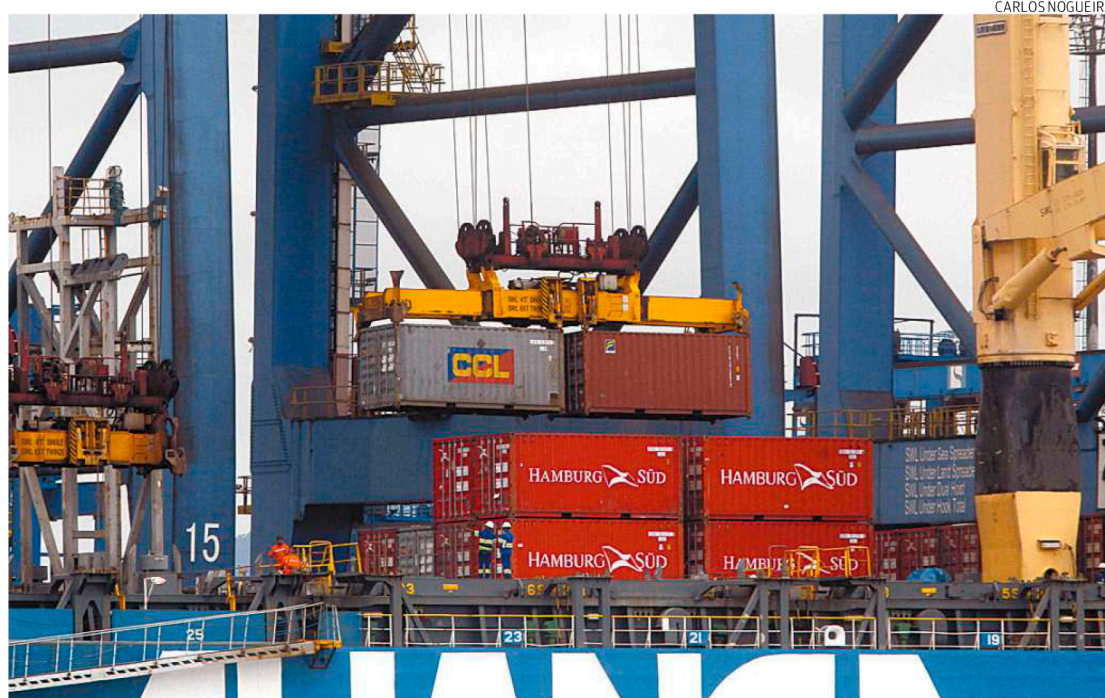
E-mail portomar@atribuna.com.br

Telefone 2102-7269

PORTO & MAR

Cresce utilização do contêiner em exportações do agronegócio

Cargas como farelo de soja, milho, celulose e sucos cítricos cada vez mais são embarcadas nas caixas metálicas



CARLOS NOGUEIRA

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

O Porto de Santos movimentou, entre janeiro e novembro do ano passado, 2,3 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). O volume representa uma queda de 1% em relação às operações do mesmo período do ano passado. Porém, há um crescimento na utilização de caixas metálicas para o transporte de *commodities* ao mercado internacional.

Cargas como farelo de soja, milho, celulose e sucos cítricos, que antes eram embarcadas exclusivamente a granel, agora vem sendo mais transportadas em caixas metálicas. Segundo a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), a

estatal que administra o Porto de Santos, a movimentação de cargas containerizadas deve ser favorecida pelo maior dinamismo da atividade econômica interna e global.

No caso do farelo de soja, segundo dados da Autoridade Portuária, o aumento é de 75% na utilização de contêineres. Apenas no mês de novembro, 22 mil tonela-

das foram embarcadas em caixas metálicas no cais santista. No acumulado do ano, o crescimento é de 57,6% e a containerização atingiu 242.243 toneladas.

Em relação ao milho, o crescimento foi ainda maior, de 110,2% em novembro, o que resultou em 11.850 toneladas embarcadas em contêineres. Já nos 11 meses de 2019, 61.075

toneladas foram transportadas em caixas metálicas, um crescimento de 45,3% em relação ao mesmo período de 2018.

Vale destacar que, no caso dos grãos sólidos de origem vegetal, as movimentações de cargas em contêineres não são impactadas em períodos chuvosos. Em Santos, a cada ano, cerca de 90 dias de operação

PROJEÇÕES

Segundo a Autoridade Portuária de Santos, as expectativas para o movimento de commodities agrícolas no Porto de Santos em 2020 são mais modestas. “O milho deve ter menor oferta; a soja contará com uma oferta recorde, mas o acordo comercial entre China e Estados Unidos prevê que os chineses deverão aumentar substancialmente as compras das commodities agrícolas americanas, restringindo o potencial de aumento dos embarques do produto brasileiro. Para o açúcar estima-se mais um ano de movimentação em torno das 12 milhões de toneladas, dado que o mercado para a mercadoria está limitado pelo excesso de oferta global e pelo crescente direcionamento da safra nacional para a produção de álcool”, destacou a Companhia Docas do Estado de São Paulo.

portuária são perdidos por ano por conta das chuvas.

Os embarques de carnes também registraram alta. Neste caso, as operações são realizadas em contêineres frigoríficos. No

mês, o crescimento foi de 172,4%, com o embarque de 155.993 toneladas. Já entre janeiro e novembro, 1,4 milhão de toneladas foram embarcadas em caixas metálicas. O aumento, neste caso, é de 127,8%.

TENDÊNCIA MUNDIAL

De acordo com o consultor portuário Fabrizio Pierdomenico, a escolha pela containerização de commodities passa, necessariamente, pela relação de custo-benefício dos compradores. O principal a ser levado em consideração na hora da escolha é o preço do frete.

“É uma tendência mundial. As cargas migram quando há vantagem no frete e facilidade de transporte. Quando é mais barato e mais eficiente do que a operação a granel, containerizar é a melhor solução”, destacou o economista.

Pierdomenico aponta que a opção por caixas metálicas também é mais viável em casos em que o volume da mercadoria comprada é menor. “Muitas vezes, não vale a pena carregar um navio inteiro se os lotes de cargas são menores”.

Outra possibilidade que força a containerização de commodities é quando os portos receptores não têm grande oferta de terminais graneleiros. Com isso, a escolha natural é transportar cargas em caixas metálicas, que garantem uma descarga ágil, além de uma operação limpa.