

Atraso causa fila de navios no Porto

Chuvas durante a colheita da soja provocaram lentidão na chegada da carga ao cais santista e, por isso, embarcações ficaram paradas

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

Um atraso no plantio e na colheita da soja causou o represamento de navios no Porto de Santos no início deste ano. A situação começou a ser resolvida nas últimas semanas, mas os exportadores cobram maior espaço para armazenagem nos terminais. Como consequência, a carga chegará atrasada aos países compradores da commodity e os custos com estadia de embarcações se acumulam.

Normalmente, as exportações de soja começam a se intensificar em janeiro, o que não aconteceu neste ano devido ao atraso da colheita. Porém, os navios já haviam sido deslocados para o cais santista, onde aguardavam pela carga.

“Em um comparativo com ano passado, Santos exportou entre janeiro e fevereiro de 2021 cerca de 2,5 milhões de toneladas de soja, contra 3,2 milhões de toneladas em 2020, mas não por falta de navios que acabaram se acumulando e rolando para o mês de março e, sim, pela não chegada de produto”, afirmou o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Ma-



Condições climáticas atrasaram a colheita da soja, que demorou a chegar ao Porto de Santos neste ano

rítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque.

O movimento foi confirmado pelo diretor-geral da Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec), Sérgio Mendes. Segundo o executivo, o assunto foi mais preocupante no

início do escoamento da safra, em janeiro. Mas, agora, a situação caminha para uma solução.

“Com o atraso na safra de soja, o navio ficou parado pagando demurrage”, afirmou. Segundo Mendes, a questão foi causada por

uma mudança no período de chuvas. “A tendência é sempre compararmos com o ano anterior. Em 2020, fevereiro já estava quase normalizado. Em épocas anteriores, mais cedo ainda. Em 2021, a coisa só começou a andar no fim de março”.

CUSTO

De acordo com o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, a fila de navios na Barra de Santos amplia as despesas operacionais, já que uma embarcação graneleira inoperante custa, por dia, até US\$ 20 mil, cerca de R\$ 112 mil, aos armadores.

FILA

Ontem, 56 navios aguardavam por uma janela de atracação no Porto de Santos. Destes, 27 eram de soja, sendo que 24 já tinham entrada programada no cais santista.

De acordo com o diretor do Sindamar, essa fila amplia as despesas, já que um navio graneleiro inoperante custa, por dia, até US\$ 20 mil, cerca de R\$ 112 mil, aos armadores.

“Consequentemente, com a necessidade de tirar seus navios rapidamente do Porto e com intuito de evitar contas altas de demurrage, os exportadores da soja clamam por mais espaço para acelerar recebimento. Entretanto, o fator que para esta safra mais exige atenção é a diferença de preço da soja originada no interior entre o período de compra (durante 2020) para o valor atual de mercado. Com receio dessa exposição, a necessidade de tirar a soja da mão do produtor é alta, pois qualquer atraso na retirada pode acarretar em rompimento de contrato e a exportadora precisaria recomprar esse produto por um preço muito mais

alto no mercado atual”, afirmou Roque.

Procurada, a Rumo informou que acompanha os movimentos de mercado e está preparada para atender as demandas das safras de soja e açúcar. “No momento, o terminal opera de forma regular e com capacidade estática para atender todos os volumes que chegam até o Porto de Santos”.

AUTORIDADE PORTUÁRIA

Já a Autoridade Portuária de Santos (APS), estatal que administra o cais santista, informou que não verificou condições anormais na área de fundeio. “No Porto de Santos há 60 berços e os navios ficam em média dois dias atracados. Para garantir a eficiência operacional, os navios precisam chegar com uma pequena antecedência para fins de sequenciamento de manobras”, destacou a estatal, em nota.

A APS ainda destaca que os navios que transportam grãos sólidos, os chamados “tramp”, tem uma dinâmica própria. “Sem linha regular de navegação, operam sob demanda, sem programação. São navios que se dirigem à área de fundeio e permanecem lá em busca de mercadoria, por isso, não podem ser contabilizados como pertencentes à ‘fila’ para entrar no Porto até solicitarem atracação”.

Para a estatal, “a fila na barra reflete tanto a sazonalidade do período de safra, como o aumento da demanda pelo Porto de Santos”.