

Alta das commodities desafia logística

Exportação agrícola demanda melhorias na infraestrutura brasileira, especialmente no Porto de Santos, segundo especialistas

PALAVRA DO EDITOR

Estratégico para a economia nacional, o Porto de Santos tem de estar preparado para garantir o escoamento de suas cargas agrícolas, diante de um novo boom mundial de commodities.

FERNANDA BALBINO

DA REDAÇÃO

A demanda por commodities, motivada pelo aumento do consumo mundial e ainda pelas previsões de retomada da economia, acendem um sinal de alerta para a logística brasileira. Mais do que nunca, será preciso dar conta de entregar ao mercado internacional a produção agrícola brasileira. Para o consultor portuário e colunista de *Porto & Mar* Frederico Bussinger, neste contexto, a prioridade é resolver problemas de acesso ao Porto de Santos.

O tema foi discutido em um webinar promovido pela Fundação Fernando Hen-



Embarque de soja em Santos: especialistas defendem logística eficiente para garantir escoamento de commodities

rique Cardoso, na semana passada. Além de Bussinger, participaram do webinar o presidente do Comitê Operacional da Rumo, Júlio Fontana Neto, e o economista e ex-secretário de Política Econômica do Ministério da Fazenda José Roberto Mendonça de Barros.

Soja e milho completaram em abril 11 meses consecutivos de alta, com varia-

ções de, respectivamente, 81% e 70%, em dólares, sobre os preços do mesmo mês do ano passado. Já o açúcar e o algodão subiram quase 60%. No caso do minério de ferro, o preço mais que duplicou no mesmo período. A tendência é boa para o Brasil e mostra a importância de uma logística eficiente para garantir o escoamento das commodities.

De acordo com Bussinger, historicamente, as commodities ajudaram a alavancar a infraestrutura nacional. “O desafio não é ter logística. É transitar de uma logística desbravadora, heroica, como aconteceu até agora, para uma logística articulada. De uma logística com impedâncias daqui acolá, para uma logística fluida, previsível”.

O executivo destaca, ainda, a necessidade de articulação intermodal. Isto porque armazenagem, política tributária, segurança da carga e regulação são itens que afetam a logística.

“É um exemplo disso é o imbróglio que nós temos na entrada do Porto de Santos. Temos um porto grande, que tem crescido, ferrovias que estão fazendo investimentos, mas a entrada no Porto é uma coisa que precisa ser resolvida. Nós corremos o risco de fazer investimentos no Porto, no Planalto e não conseguirmos entrar no Porto de Santos. A questão não é de investi-

mentos. É de governança, uma questão regulatória”, afirmou Bussinger.

EFICIÊNCIA

Para o executivo da Rumo, são grandes os ganhos já conquistados. Segundo Fontana, o tempo de transporte de uma composição ferroviária que sai do Centro-Oeste em direção ao Porto de Santos caiu de 120 para 78 horas.

“Antes da Portofer (concessionária que opera o transporte ferroviário no Porto, controlada pela Rumo), um vagão ficava 48, 72 horas dentro do Porto de Santos. Hoje, estamos operando com 12 horas, 11 horas. Na Margem Esquerda (Guarujá), melhor. Mas todo mundo dizia que a Margem Direita (Santos) não tinha solução. Estamos inaugurando uma série de investimentos no mês que vem que vão dotar a Margem Direita de uma eficiência tão boa quanto a Margem Esquerda”, destacou Fontana.