

“Estamos plantando e quem vai colher será o Brasil. (O modal ferroviário) vai pular de 15% para 36% da matriz de transporte até 2035. Se tivermos ferrovias autorizadas, chegará a 40%”
Tarcísio Gomes de Freitas, ministro da Infraestrutura,
ontem, ao fazer um balanço dos investimentos feitos em ferrovias

PORTO & MAR

DESAFIOS DO PORTO DE SANTOS

Agronegócio quer maior espaço para operações no Porto de Santos

Representantes dos setores de proteína animal e fertilizantes apontam dificuldades para movimentar cargas

PALAVRA DO EDITOR

Diante do crescimento do agronegócio brasileiro, importadores e exportadores defendem um maior espaço para suas cargas em terminais do Porto de Santos.

FERNANDA BALBINO

DA REDAÇÃO

Santos é a principal rota para o escoamento do agronegócio brasileiro. É responsável também pelo desembarque de insumos necessários para a produção nacional, um dos alicerces da economia nacional. Porém, gargalos operacionais, como falta de espaço em terminais, e de infraestrutura, que incluem problemas nos acessos, acendem sinal de alerta para a sustentabilidade do negócio nos próximos anos.

“Chegando em Santos, temos dificuldades de conexão com os terminais de embarque, a mesma dificuldade que todos os outros exportadores têm. E faz com que tenhamos que parar o trem em um terminal e, a partir dali, fazer movimentação rodoviária, que encarece a exportação. Muitas

vezes, a viabilidade que se tinha para a carga se perde porque não tem como depositar a carga no terminal de embarque na descida do trem”, afirmou o gerente executivo de Logística Internacional da JBS, Clóvis Wessling.

Segundo o executivo, o Porto de Santos é o de maior representação para o grupo no País. No ano passado, foi movimentada uma média mensal de 2.433 contêineres no cais santista.

Porém, para a exportação de proteína animal, segundo Wessling, há questões que atrapalham ou inibem o crescimento das operações pelo Porto de Santos. A limitação de espaço em terminais e a baixa quantidade de tomadas para contêineres refrigerados estão na lista.

Como resultado, o executivo da JBS aponta a impossibilidade de depositar carga com antecedência, o que gera fila e demora na entrega de contêineres.

“O crescimento no Porto de Santos é constante, vem de 2014 pra cá ano a ano, com crescimento ano a ano com projeção ainda maior. Porém, com sérios riscos de nós criarmos gargalos ope-



Navio no canal do Porto de Santos: complexo marítimo desempenha papel de destaque para o agronegócio

rationais e não temos mais capacidade de escoar como gostaríamos num porto que, obviamente, está mais perto da nossa produção”, afirmou o executivo da JBS.

FERTILIZANTES

Se as exportações de commodities são importantes para o País e para o Porto de Santos, as importações de insumos necessários para o agronegócio tem destaque na economia nacional.

Quem garante é o diretor de Compras Diretas na Yara International, Gustavo

Zaitune. “É muito relevante para nós olhar sempre para Santos como um dos principais portos, sem dúvida, que vão abastecer hoje e no futuro o Brasil, já que a produção infelizmente pouco cresce por conta do ambiente competitivo, do custo do gás natural, de algumas restrições quanto à reserva mineral. A gente cresce muito com importações”.

Por outro lado, para o executivo, garantir conexões ferroviárias e aproveitar todos os espaços dos cais santista são fundamentais para torná-lo mais competi-

vo. Uma dessas questões inclui a oferta de terminais para a movimentação de fertilizantes no complexo santista.

“O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) vem pra trazer uma ordenação no que tange a organização do Porto. Sem dúvida alguma contribui. A gente entende que existem alguns pontos de atenção e a gente tem que cuidar para que Margem Direita continue sendo alternativa. É, sem dúvida, a válvula de escape para os fertilizantes”, afirmou Gustavo Zaitune.

TERMINAL

O Porto de Santos deixa de escoar parte da carga de fertilizantes de sua hinterlândia primária por falta de capacidade, reconhece a Autoridade Portuária de Santos (APS). Por este motivo, para reverter este cenário, a APS modelou um novo terminal dedicado ao produto – o STS 53 – a ser instalado em Outeirinhos. Os estudos sobre a nova instalação foram enviados à Empresa de Planejamento e Logística (EPL, do Ministério da Infraestrutura) em maio do ano passado e, segundo a APS, devem ser qualificados no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) em breve. De acordo com a Autoridade Portuária, “em sua plena capacidade, o terminal contribuirá para que Santos amplie o share ferroviário de 31% para 70% para granéis minerais de importação (fertilizantes, sal e outros)”. Atualmente, o Porto pode operar 9,5 milhões de toneladas de granéis minerais de importação (fertilizantes, sal e outros). Com os investimentos previstos, essa capacidade aumentará em 74%, chegando a 16,5 milhões de toneladas. A questão da falta de berços para navios de fertilizantes é debatida na APS desde 2019. Nesse ano, modificações no regimento do Porto viabilizaram operações de fertilizantes em trechos ociosos dos cais.