

Acessos ruins e falta de espaço nos portos pressionam custos

Entidades cobram maior planejamento do poder público e ampliação dos investimentos em infraestrutura

DA REDAÇÃO E DO ESTADÃO CONTEÚDO

A eficiência dos terminais não basta quando rodovias, ferrovias e hidrovias não avançam no mesmo ritmo da produção. Nos períodos de safra, a conta do atraso aparece em cadeia: caminhões parados, fretes mais caros, risco de perda de qualidade da carga e pressão sobre o preço final.

Em fevereiro deste ano, no pico da colheita da safra de soja, a fila de caminhões para acessar o Porto de Miritituba (PA), por exemplo, chegou a 40 quilômetros na BR-163, principal corredor de escoamento do Centro-Oeste para o chamado Arco Norte. Transportadoras e produtores relataram aumento de custos e incerteza para cumprir janelas de entrega no porto.

As filas se formam quando o volume de caminhões, em poucas horas, supera a capacidade de recebimento dos terminais e dos pontos de controle ao longo do corredor. No pico da safra, o fluxo se concentra em janelas curtas e qualquer restrição vira efeito dominó: chuva e trechos com baixa condição de trafegabilidade reduzem a velocidade; acidentes ou fiscalizações interrompem a fluidez; e o acesso final aos pátios opera no limite.

Os caminhões acabam parados no acostamento e em vias locais, formando filas que se retroalimentam: quanto mais demora para descarregar, mais veículos se acumulam na entrada e maior fica o congestionamento no entorno.

O problema pode gerar custos que vão além do frete rodoviário e chegam ao transporte marítimo, segundo Jesualdo Silva, diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP). Nas contas da associação, o demurrage - taxa cobrada pelo dono de um navio ou contêiner quando o importador demora mais tempo do que o combinado para retirar a mercadoria e devolver o equipamento - custa cerca de US\$ 40 mil por dia, valor repassado à carga, afirma.

"A carga é a grande prejudicada. Quem paga os



Filas se formam quando volume de caminhões, em poucas horas, supera a capacidade de recebimento dos terminais nos portos brasileiros

caminhões, quem paga o frete, quem paga a operação portuária, quem paga a dragagem, quem paga tudo é a carga. O preço todo vai apertando a margem", diz.

INVESTIMENTO BAIXO

Para a Confederação Nacional do Transporte (CNT), as filas não são um evento episódico, mas um desafio já habitual que exige planejamento de longo prazo e investimentos em infraestrutura e gestão. A entidade avalia que, embora o investimento federal tenha crescido nos últimos dois anos, ainda está abaixo do necessário para reverter a deterioração de trechos críticos.

Além disso, o presidente da CNT, Vander Costa, diz que o País ainda não conseguiu integrar de forma efetiva os modais de transporte. Afirma que a implantação de pátios de triagem, sistemas de agendamento de cargas e condomínios logísticos próximos aos terminais, pode reduzir filas e congestionamentos nos períodos de pico.

"A solução passa pela

FALTA DE CAPACIDADE

O crescimento das operações, aliado à ineficiência do planejamento e na demora para a liberação de novas áreas, pode causar esgotamento da capacidade de armazenar e movimentar contêineres no Porto de Santos.

Empresários ressaltam que o cais santista está próximo do limite de capacidade, com dificuldades de espaço nos terminais. Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) estima que o ideal para evitar filas de navios e caminhões é que os terminais estejam ocupando até 65% da capacidade. No cais santista, porém, a ocupação passa de 70%.

integração efetiva dos modais de transporte. Rodovias, ferrovias e hidrovias devem atuar de forma complementar, ampliando a capacidade de escoamento da produção. É urgente a elaboração de um plano para hidrovias, com foco em programas de dragagem e manutenção das vias navegáveis, além da estruturação de novos mecanismos de financiamento e concessões, que envolvam hidrovias estratégicas", diz.

Para o CEO do MoveInfra, Ronei Glanzmann, o País paga caro para enfrentar seus gargalos logísticos, mas pagará ainda mais caro se adiar projetos estratégicos. "O Brasil é um país muito rodoviário, mas não se pode esquecer das obras férreas e

de projetos em hidrovias. São obras caras, em especial as ferrovias, mas necessárias e, cedo ou tarde, precisam ser feitas. Se levar dez anos para ficar pronta, tem que começar logo".

Glanzmann diz que o acesso aos terminais de Miritituba ilustra o desalinhamiento entre a expansão da produção e a infraestrutura de transporte. "Nossas grandes riquezas estão no interior do Brasil. Não adianta pensar só lá no porto, lá na ponta, se a gente não tiver o caminho".

A Pesquisa CNT de Rodovias 2025 reforça o diagnóstico: dos 13,9 mil km avaliados na região Norte, 81,3% foram classificados como regulares, ruins ou péssimos. Para a

confederação, a condição do pavimento, da sinalização e da geometria das vias afeta diretamente o desempenho de corredores que conectam a produção aos portos do Arco Norte, pressionando custos e elevando o risco de acidentes.

CANDIDATOS

O presidente da Associação dos Produtores de Soja e Milho (Aprosoja-MT), Lucas Beber, reforça o discurso sobre o escoamento ser um dos principais entraves à competitividade do produtor e diz que poucas são as soluções apresentadas. Ele afirma que nenhum dos candidatos à disputa pelo Palácio do Planalto em 2026 apresentou propostas detalhadas para enfrentar os gargalos ainda.

"Os candidatos até reconhecem a importância e a relevância, mas não têm respostas e propostas completas. Na verdade, eles discutem só com grandes financiadores de campanha e não discutem com quem realmente tem propostas e tem demandas", diz.

VANESSA RODRIGUES - 8/7/26