

Navio parado, prejuízo milionário

Demora para atracação das embarcações no Porto de Santos segue causando impactos em todas as etapas da cadeia logística

TED SANTORI
DA REDAÇÃO

Um dos principais gargalos históricos da operação portuária, a demora na atracação de navios no Porto de Santos segue causando prejuízos em diferentes etapas da cadeia logística. O tempo para atracação (janela) corresponde ao intervalo entre a chegada do navio à área de fundeio e sua atracação, incluindo o tempo de viagem pelo canal de acesso e eventual espera para atracação. Já o de estadia refere-se ao período entre a chegada do navio à área de fundeio e sua desatracação.

O diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar-SP), José Roque, explica que as embarcações de contêineres que deixam de cumprir as janelas estão demorando de dois a três dias para atracar. O custo diário varia, de acordo com o comprimento da embarcação, de US\$ 60 mil a US\$ 100 mil. "A demora na atracação do navio de contêiner interfere no schedule (cronograma) dos demais portos, prejudicando toda a programação do navio", reforça Roque.

A demora maior, segundo o diretor-executivo do Sindamar, é com as embarcações de fertilizantes. "Elas aguardam por 30 dias ou mais nos terminais privados. No caso público, a demora alcança três dias", detalha.

A Autoridade Portuária de Santos (APS) explica que, historicamente, essa carga é mais impactada e que isso se deve ao menor número de berços. "Navios de contêineres, como operam por linha de navegação, atracam com mais facilidade", afirma a APS.

GRANIS

Tanto no transporte de granel sólido quanto no de líquido, a preocupação relacionada à demora é a mesma, lembra José Roque. "Em anos de safra cheia, Santos costuma apresentar uma das maiores filas dos navios graneleiros durante os picos de exportação. Demurrage (sobre-estadia) e custo de armazenagem das cargas nos armazéns são as maiores despesas".

José Roque conta que, no mercado internacional de fretes de granel sólido, o Porto de Santos é conhecido pela fila. "Armadores e afretadores incorporam essa espera no planejamento e até na negociação do frete. No pico da safra, esperas de dez a 20 dias ou mais não são incomuns", explica.

O diretor-executivo do Sindamar argumenta que, no caso dos grãos líquidos, especialmente produtos químicos, derivados de petróleo e óleos vegetais, não basta considerar apenas a disponibilidade física do berço, pois a operação também depende da disponibilidade de tanques em terra, da compatibilidade do produto, das linhas e dos braços de carregamento, das inspeções, das autorizações, da produtividade de bombeamento e da programação dos terminais.

"Assim, o maior problema não é somente a existência de uma fila, mas a baixa previsibilidade da fila. Uma espera de três ou quatro dias previamente informada pode ser administrada comercialmente. Já uma previsão que muda repetidamente compromete toda a programação seguinte do navio", argumenta Roque. "Consequentemente, uma única operação que exceda sua programação pode produzir um efeito cascata sobre diversos navios".

Na Alemoa, há espera estimada de 200 horas (8,33 dias) e na Ilha Barnabé, de 85 horas (3,54 dias), calcula Roque. "A fila de navios continua sendo um problema relevante para os terminais de granel líquido. Embora os indicadores gerais do Porto de Santos possam sugerir congestionamento baixo ou moderado, a situação é bastante diferente quando analisada por terminal e tipo de carga".

CAFÉ

O diretor técnico do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), Eduardo Heron, acrescenta um ponto relevante: o exportador do produto precisa procurar locais para armazenagem temporária das cargas (pré-stacking), porque quando a mercadoria chega em Santos não pode voltar ao interior. Isso porque a distância mínima do complexo santista aos locais de produção é de 450 a 500 quilômetros. "Quando a carga chega em Santos para cumprir um deadline (prazo final) e o exportador descobre que o navio atrasou, ele não consegue depositar a carga no terminal sem custo adicional", afirma.

Heron explica que, em 2024, esse índice chegou a alcançar 36 horas de espera. Em 2025, o cenário não foi muito diferente e, até fevereiro deste ano, os atrasos dos navios giravam em torno de 20 a 25 horas. O grande volume das cargas, principalmente containerizadas (algodão, café e açúcar), entra no segundo semestre. "Essa é a preocupação, porque mesmo com volume menor no primeiro semestre, os índices de atraso de navios continuaram em patamares elevados".

Piores tempos foram registrados em 2023

De acordo com os indicadores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), em recorte de uma década (2016 a 2025), o ano de 2023 apresentou os maiores tempos médios para atracação e de estadia no Porto de Santos: 93,3 e 148,8 horas, respectivamente.

No período analisado, a movimentação portuária passou de 96,9 milhões de toneladas, em 2016, para 142,8 milhões de toneladas, em 2025. O número de atracações foi de 4.520 para 4.762 no mesmo intervalo", observou, em nota, a Antaq. Considerando as 15 mercadorias mais movimentadas em Santos em 2025, segundo a Antaq, os maiores tempos médios de atracação foram registrados para milho (183,6 horas), soja (182,1 horas) e açúcar (165,5 horas). Na sequência aparecem resíduos da extração do óleo de soja (154,6 horas),

petróleo e derivados, sem óleo bruto (90 horas) e adubos (82,2 horas).

Segundo a Antaq, 2018 registrou o menor tempo médio para atracação, com 58,2 horas.

DADOS AMPLIOS E VARIÁVEIS

A Autoridade Portuária de Santos (APS) não repassou informações precisas, justificando que "os dados são amplos e variáveis, considerando ser um porto multipropósito".

A APS acrescentou que não há registro linear por ano de tempo de espera por atracação. "O Porto de Santos vem batendo recordes sucessivos de movimentação de cargas e isso se deve, também, à maior eficiência na operação e atracação dos navios", argumenta.

A avaliação da APS é de que a atracação de embarcações está normal e, no momento, não há fila preocupante de navios em Santos. (TS)

TEMPOS MÉDIOS

No Porto de Santos, o tempo médio para atracação e o tempo médio de estadia registrados no período foram os seguintes:

Ano	Atracação em horas	Estadia em horas
2016	61,4	97,6
2017	68,3	105,3
2018	58,2	98,8
2019	64,2	106,2
2020	77,7	122,0
2021	61,9	108,3
2022	84,7	136,7
2023	93,3	148,8
2024	87,3	141,8
2025	74,1	128,2

FONTE: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ)

MEDIDA
PRIORITÁRIA

O diretor técnico do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), Eduardo Heron, considera que a medida prioritária a ser tomada para reduzir o problema no Porto de Santos seja a implantação do Terminal de Contêineres (Tecn) Santos 10, no cais do Sabão. Por ora, o local está envolto em uma longa novela sobre realização e condições do leilão. "Fizemos um levantamento que, de 2013 a 2025, tivemos um acréscimo na movimentação de carga containerizada no Porto de Santos de mais de 70%, segundo dados da própria Autoridade Portuária de Santos (APS). E as cargas continuam a seguir crescendo. Não há dúvidas de que, para Santos, hoje, faltam capacidade de pátio e de berço para elas. A questão do Tecn Santos 10 é de suma importância e extrema urgência", afirma Heron.

reforça que o Tecn Santos 10 é parte da solução, aliada ao avanço da construção da terceira pista da Imigrantes, à implementação de uma nova alça de acesso ao complexo portuário santista e ao aprofundamento do calado. "Infelizmente são discussões que não deveriam existir, mas se arrastam há muito tempo, uma vez que as cargas carecem de infraestrutura portuária e o transportador marítimo, de condições adequadas de calado para que os navios saiam na sua condição plena", comenta. O diretor técnico do Cecafé lembra que a estimativa é que o Tecn Santos 10 ofereça capacidade plena em meados de 2030, caso o leilão seja realizado em 2027, como pretende o Governo Federal, embora haja ceticismo quanto ao cumprimento desse prazo, inclusive por parte de Heron. "Até lá, as cargas seguirão acumulando prejuízos", finaliza.