

16/08/2016 - 05:00

## Santos acumula maior crescimento operacional entre os principais portos

Por **Fernanda Pires**

Responsável por escoar o equivalente a 30% da balança comercial em valores, o porto de Santos (SP) registrou o maior crescimento operacional entre os principais complexos brasileiros nos sete primeiros meses do ano. O cais santista movimentou 60,9 milhões de toneladas - considerando apenas a soma das exportações e importações -, alta de 19% sobre janeiro-julho de 2015. No conjunto, os portos brasileiros escoaram 3% a mais de cargas: 433,3 milhões de toneladas, conforme dados do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços.

Santos ficou em quarto na movimentação geral, atrás dos portos de São Luís (MA), Sepetiba (RJ) e Vitória (ES), tradicionais líderes em volumes por terem operações fortes de movimentação de minério de ferro - que pesa muito, mas tem pouco valor agregado.

### Desempenho geral

Movimentação de cargas no porto de Santos cresceu 19% até julho

■ Exportações e importações brasileiras (em toneladas)

Porto	Jan-Jul/15		Jan-Jul/16		Cresc. (%)
	Toneladas	Fatía (%)	Toneladas	Fatía (%)	
São Luís (MA)	83.164.309	20	93.075.971	22	13
Sepetiba (RJ)	72.560.968	17	78.855.222	18	9
Vitória (ES)	97.977.942	23	77.429.951	18	-21
Santos (SP)	60.918.605	14	71.891.605	16	19
Paraguari (PR)	22.771.743	5	26.528.869	6	16
Outros	92.823.574	22	95.697.780	22	3
<b>Total geral</b>	<b>420.501.984</b>		<b>433.295.939</b>		<b>3</b>

■ Exportações de grãos, cereais e farelos (em toneladas)

O crescimento em Santos foi puxado pela alta de 41% das exportações de grãos, cereais e farelo. Apesar da propalada vocação de "porto da indústria", Santos disparou na liderança na movimentação dessas commodities.

Para especialistas, a concentração do escoamento de grãos por Santos mostra a falta de logística adequada para conduzir parte considerável do agronegócio para ser escoada pelos portos do chamado Arco Norte. "Mas não adianta construir catedral na Lua", diz um consultor, numa referência ao aumento no número de terminais portuários de uso privado nos últimos anos naquela

região não ter sido acompanhado por obras de acesso.

A inexistência de acessos terrestres suficientes para levar a carga aos portos daquela região, notadamente a continuação da BR-163 e o trecho da Ferrovia Norte-Sul entre Açailândia (MA) e Barcarena (PA), foi considerado um dos fatores - mas não o único - que inviabilizaram as licitações portuárias em portos do Pará. Marcado para 10 de junho, o leilão de seis lotes foi suspenso na véspera. Alguns empreendedores interessados disseram que, se houvesse uma licitação intermodal ferroviária-porto, as chances de sucesso seriam maiores.

Luiz Fayet, consultor de infraestrutura e logística da Confederação Nacional da Agricultura (CNA), atribui o aumento da participação de Santos no nicho de commodities até julho a um fator conjuntural - a alta do preço da soja no mercado, que estimulou a concentração das exportações nos primeiros meses do ano. "Houve uma pressão brutal de exportações por causa dos preços internacionais". Mas ele pondera. "Ao mesmo tempo, faltam alternativas de rotas, especialmente para o Arco Norte."

Para Leandro Barreto, especialista em transporte marítimo, mais forte que o preço da soja é mesmo a falta de logística do Arco Norte. "A estrutura lá embaixo está pronta; lá em cima, não. Mas também tem a questão do Canal do Panamá", diz. Segundo Barreto, as exportações do Arco Norte para a Ásia podem ser mais competitivas pelo Canal do Panamá, rota que "encurta" em cerca de três dias a distância entre o Brasil e a China.

Contudo, hoje, os preços do combustível marítimo e do aluguel de navios graneleiros estão tão baixos que sai mais barato contornar a África - saindo com os navios de portos do Sul e do Sudeste - do que pagar o pedágio do Canal. Por isso também a carga estaria "descendo" em vez de "subir".

A Rumo Logística, transportadora ferroviária que tem terminais dedicados ao agronegócio em Santos, movimentou no segundo trimestre no cais santista 80% a mais que no mesmo intervalo de 2015, devido ao melhor cenário do açúcar e do aumento do volume de grãos. Dos 3,5 milhões de toneladas que embarcou no período por Santos, cerca de 800 mil toneladas foram de grãos, ante 493 mil toneladas na mesma base de 2015.

"O que está fazendo a diferença é o custo do acesso. A crise econômica reduziu os fretes rodoviário e ferroviário. De Rondonópolis (MT) e imediações para baixo é mais barato mandar a carga para Santos e Paranaguá (PR) do que para Santarém, Vila do Conde (PA), ou Itaquí (MA). É essa conta que a trading vai fazer. Além disso, o Sudeste sempre dá carga de retorno", afirma Fabrizio Pierdomenico, sócio-diretor da Agência Porto.