

**35,5 milhões** de toneladas é a quantidade de cargas que não conseguiram ser armazenadas durante esta safra

portomar@atribuna.com.br

# Porto & Mar



FAZENDO MAIS PELA SUA CARGA DESDE 1927.

**MARIMEX**  
INTELIGÊNCIA PORTUÁRIA



ROGÉRIO SOARES - 27/2/13

Com o escoamento descontrolado da safra agrícola e o consequente excesso de veículos, rodovias de acesso ao Porto de Santos, como a Domênico Rangoni (na foto), ficaram congestionadas nas últimas semanas

## Congestionamentos causam R\$ 59 milhões de prejuízos

Esse é o valor das perdas de empresas da região que deixaram de operar cargas presas nas filas de caminhões

dro. Só uma associada perdeu, em uma semana, R\$ 2.254 milhões (US\$ 152 mi)", complementa Roque. Para ele, essa situação fará com que os exportadores procurem alternativas nos portos do Norte e Nordeste do País ou até mesmo em outros países produtores concorrentes, prejudicando ainda mais o cenário. "Nos últimos anos temos sofrido com esses gargalos, resultando em prejuízos operacionais".

JOSÉ CLAUDIO PIMENTEL  
DA REDAÇÃO

Os congestionamentos nas vias de acesso ao Porto de Santos, nas últimas duas semanas, causaram prejuízos de aproximadamente de R\$ 59 milhões (US\$ 30 milhões) ao setor na região. O valor, estimado pelo Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), representa a perda de receita líquida de pelo menos 10 empresas do segmento portuário local que tiveram cargas retidas nas longas filas das rodovias.

Esses congestionamentos surgiram pelo excesso de veículos - a maioria transportando cargas da safra agrícola - com destino ao complexo santista. As mercadorias do agronegócio têm sido enviadas sem controle ao Porto devido à falta de estrutura de armazenagem no País, estratégica para permitir o cadenciamento do envio.

O Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) estima que a safra de grãos deste ano deve atingir até 183,5 milhões de toneladas. A Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), en-



tretanto, garante que a capacidade nacional de armazenagem não é suficiente para a demanda. Hoje, divididos em 17.576 armazéns, é possível reter até pouco mais de 148 milhões de toneladas (um déficit de 35,5 mi de toneladas).

"Esse dado é um alerta, assim como a situação atual dos caminhões. Que bom que estamos produzindo mais. Mas que pena que vamos perder muito dinheiro", comenta o coordenador do curso de MBA em Gestão Portuária - Infraestrutura, Logística e Negócios da Universidade Católica de Santos (UniSantos), Carlos José Pereira. "Infelizmente, o Brasil não planejou ações a curto prazo, capaz de suportar o nos-

### Alerta

IRANDY RIBAS - 5/1/10



**"Este ano extrapolou todos os controles. O Brasil fica totalmente prejudicado quando nos deparamos com esse quadro"**

José Roque, diretor-executivo do Sindamar



so crescimento". completa, ao garantir que imagem internacional fica "comprometida".

### PERDA

Em decorrência de contêineres não embarcados, por terem permanecido retidos nas filas de congestionamento mais tempo que o previsto, associados do Sindamar acumulam prejuízo recorde, pois deixaram de operar cargas. E empresas instaladas no Golfo do México, na Costa Leste dos Estados Unidos, na Ásia, no Mediterrâneo e no Norte da Europa deixaram de receber os produtos no tempo pré-determinado e tiveram que se readequar.

"O reflexo das cargas não em-

barcadas já atinge o segmento automotivo e outros setores", alerta o diretor-executivo do sindicato, José Roque. Além disso, ele aponta impactos na exportação, com a redução da capacidade de armazenagem e velocidade operacional nos terminais, o acúmulo de embarcações fundeadas (aumentando o custo de afretamento do navio) e, também, o fato de os cargueiros consumirem mais combustível para "desenvolverem navegação a toda velocidade" (para cumprir prazos e janelas em outros portos).

"Este ano extrapolou todos os controles. O Brasil fica totalmente prejudicado quando nos deparamos com esse qua-

### RESPIRO

Para o coordenador do curso de Logística da Universidade Santa Cecília (Unisantia), Adolfo Eduardo Flório, são poucas as opções que existem para tentar suprir a demanda. "Uma das alternativas é utilizar a hidrovia no Rio Tietê, que ainda precisa de ajustes", diz. Para o especialista, é inaceitável impedir o crescimento da produção agrícola brasileira, pois acarretaria em uma "recessão". "Também é preciso investir nas ferrovias para desafogar as rodovias. É um transporte mais barato e mais eficaz", finaliza.

## ALUGA-SE PRÉDIO COMERCIAL

Centro de Santos  
(a 1 quadra da Prefeitura)  
2 andares - área total 945m<sup>2</sup>

Tratar: (13) 3232-2005 - c/ Andreia

Caminhões e Ônibus  
Volkswagen.  
Uma marca da  
MAN Latin America.



Imagens meramente ilustrativas.  
Respeite os limites de velocidade.

