

APAGÃO LOGÍSTICO. Estratégia

Caos nos portos não tem prazo para acabar

Saída seria elaboração de grande projeto de ampliação de vias de acesso terrestre

Renée Pereira

O cenário de caos verificado no Porto de Santos nas últimas semanas não tem uma solução de curto prazo. Para eliminar os gargalos, os governos federal e estadual precisam trabalhar em conjunto na elaboração de um grande projeto de ampliação das vias de acesso terrestre. Caso contrário, filas como as que têm se formado na Rodovia Cônego Domênico Rangoni apenas irão piorar com a construção de novos terminais e aumento da movimentação no porto.

“As vias de acesso precisam ser revistas em ambas as margens (esquerda, no Guarujá, e direita, em Santos). Não adianta fazer uma dragagem de aprofundamento para atender navios maiores se os acessos de chegada ao porto estiverem estrangulados”, avalia o diretor de desenvolvimento comercial da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), Carlos Kopittke. Segundo ele, o governo estadual tem estudado algumas alternativas de acesso, como a construção de viadutos, trevos e novas faixas de rolamento.

Mas esse tipo de iniciativa demora tempo para dar resultado por causa dos atrasos nas obras. Na avaliação de especialistas, enquanto os grandes investimen-

tos não saem do papel, é preciso tomar medidas paliativas que consigam, ao menos, amenizar a situação da atual safra.

Uma das alternativas seria criar um sistema mais eficiente para recebimento da carga, a exemplo do que foi adotado em Paranaguá, destaca o diretor da Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec), Sérgio Mendes.

Ele lembra que até bem pouco tempo era o porto paranaense que sofria com as enormes filas nas rodovias de acesso. Hoje o problema está bem controlado. Por isso, o Ministério dos Transportes quer verificar o sistema de Paranaguá para ver se ele se adequa ao Porto de Santos. Kopittke argumenta, porém, que a Codesp já está elaborando um sistema de gestão de cargas. Mas falta concluir 30% dos trabalhos.

Outra iniciativa que seria bem-vinda é o aumento da produtividade das ferrovias para atender um volume maior de cargas. Em Santos, a participação do transporte sobre trilhos recuou de 2011 para 2012, de 21% para 20% (incluindo todas as cargas).

Falta fiscal. Em outros portos, medidas paliativas também podem ajudar no escoamento da safra atual. No terminal de Tubarão, no Espírito Santo, há apenas um fiscal para emitir todos os certificados, conta Mendes, da Anec. O problema é que, como a exportação de milho também é recorde neste ano, o volume de trabalho aumentou. “Um navio que carrega milho exige 5 a 6 vezes mais certificados que outros grãos.”

Em Itacoatiara, um dos portos que mais crescem em movimentação de grãos, nem fiscal tem. O único profissional que opera no porto vem “emprestado” de Manaus, numa viagem que demora cerca de seis horas. “Enquanto isso, os navios ficam parados esperando a documentação e cobram US\$ 30 mil por dia.”

● Mudança de estratégia

CARLOS KOPITKKE
DIRETOR DE DESENVOLVIMENTO COMERCIAL DA COMPANHIA DOCAS DO ESTADO DE SÃO PAULO

“As vias de acesso precisam ser revistas em ambas as margens (esquerda, no Guarujá, e direita, em Santos). Não adianta fazer dragagem de aprofundamento para atender navios maiores se os acessos de chegada ao porto estiverem estrangulados.”

ROTA DA SOJA

● Os caminhos usados pelos produtores para escoar a safra de soja

Safra 2011/2012

EM MILHARES DE TONELADAS

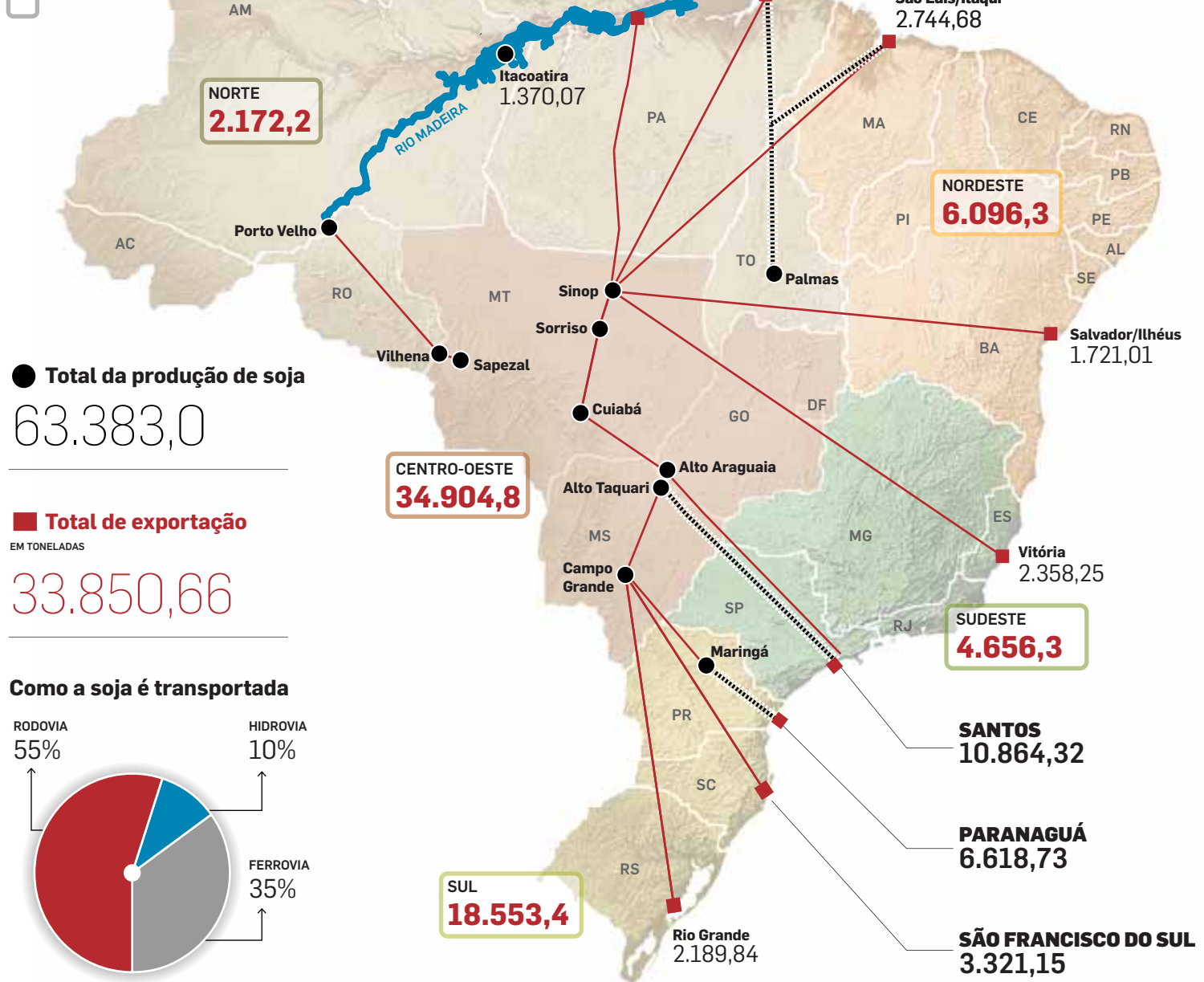
RODOVIA

HIDROVIA

FERROVIA

PRODUÇÃO POR REGIÃO

□



● Total da produção de soja

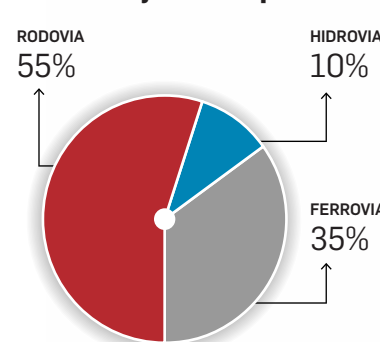
63.383,0

■ Total de exportação

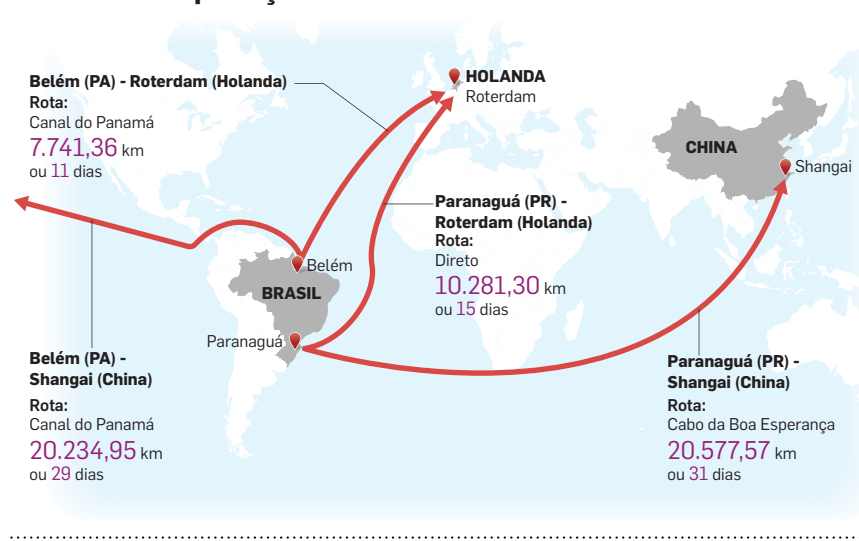
EM TONELADAS

33.850,66

Como a soja é transportada



Destino das exportações brasileiras



Ranking das exportações

EM MILHÕES DE TONELADAS

1º	China	20,1
2º	Holanda	5,10
3º	Espanha	3,30
4º	Taiilândia	2,46
5º	França	2,46
6º	Irã	1,86
7º	Taiwan	1,73
8º	Coréia do Sul	1,60
9º	Alemanha	1,58
10º	Japão	1,18