



## Curimbaba deixa de exportar por falta de espaço em Santos

**Valor Econômico**

**10/09/2010**

**Portos**

**Fernanda Pires**

**Para o Valor, de Santos**

O reaquecimento do comércio exterior brasileiro começa a desvelar problemas da infraestrutura logística que ficaram adormecidos durante o ápice da crise econômica mundial. Responsável por escoar quase 26% da balança comercial, o porto de Santos está com filas de espera de mais de 100 navios e terminais operando muito acima dos índices tradicionais.

Uma das primeiras vítimas desse cenário foi o grupo Curimbaba, que produz bauxita e figura entre as cinco maiores companhias brasileiras que embarcam em contêiner para os Estados Unidos — somente por Santos, são 500 Teus (contêiner de 20 pés) mensais. Na semana passada, a empresa perdeu a janela de atracação de um navio porque o terminal marítimo onde a embarcação estava operando não pôde receber a carga em razão da lotação dos pátios.

A empresa pensou em desviar o lote para outro terminal, mas ponderou que os gastos com a transferência não compensariam.

Agora, até o próximo navio chegar, arcará, por baixo, com custos adicionais de R\$ 500 por Teu entre armazenagem e reposicionamento do equipamento.

“Mas isso não é nem de perto o maior prejuízo. O pior é o material que deixou de ser entregue nos Estados Unidos. O que sobra é a imagem negativa, esse custo é intangível”, diz o gerente corporativo de logística do grupo Curimbaba, Fabrizio de Paulis.

No atual cenário, o aumento dos volumes do comércio exterior tem um componente diferente na operação portuária: a escalada das importações. “O grande problema é que a



carga importada permanece mais tempo no pátio, porque o período de liberação é maior”, destaca o diretor comercial do armador Maersk Line, Roberto Prudente.

No Tecon, maior terminal de contêiner do país, operado pela Santos Brasil, o volume de importação no primeiro semestre representou 53% do movimento enquanto as exportações, 47%.

Historicamente, essa relação é inversa: 55% de exportação e 45% de cargas importadas.

A instalação opera atualmente com 75% de taxa de ocupação nas quadras de importação, percentual que na primeira metade do ano estava em 65 pontos. “Podemos usar até 80% das quadras, com altura de seis contêineres. Calculamos que o terminal não deve operar acima disso. Se for necessário abrir mais espaço, podemos manejar as áreas destinadas às exportações, cuja ocupação está em 55%”, explica o diretor de Operações da Santos Brasil, Caio Morel.

Segundo levantamento do Comitê de Usuários de Portos e Aeroportos do Estado de São Paulo (Comus), os tempos médios de permanência da carga nos terminais têm se elevado.

Um contêiner de importação no porto de Santos hoje fica 12 dias entre o desembarque e a saída da instalação; na exportação, oito.

Numa comparação fria, saltaria aos olhos o fato de em portos internacionais, com alto grau de eficiência, esses índices estarem abaixo de três dias. “Mas há que se relativizar essa comparação, pois em Santos falta espaço para armazenar a carga na retroárea.

Isso, conseqüentemente, condiciona a formação de estoques de contêineres nos pátios dos terminais marítimos”, destaca o coordenador do Comus, José Cândido Senna.

Segundo a Alfândega de Santos, hoje o tempo médio de desembarço da carga (do canal verde ao cinza) é de 0,18 dia na exportação e 1,87 dias na importação.

“No exterior, os grandes terminais são passagem da carga, mas no Brasil às vezes não se interpreta dessa forma. Considera-se o porto um pulmão regulador de uma capacidade que às vezes o importador não tem”, explica o presidente da Codesp, José Roberto Correia Serra.



O aumento das importações redundava também no maior número de cargas em perdimento, assim denominadas as mercadorias que não são desembaraçadas e retiradas no prazo de 90 dias (no caso de terminais portuários) e de 120 dias (no de retroportuários), devendo ter uma destinação pela Receita Federal.



Fabrizio de Paulis, gerente do grupo Curimbaba: "O que sobra é a imagem negativa (no exterior), esse custo é intangível!"

Conseqüentemente, permanecem ocupando áreas nobres nos terminais, que têm seus espaços de movimentação restringidos.

Dados da Alfândega de Santos mostram que nos sete primeiros meses do ano o valor das cargas em perdimento somava algo em torno de R\$ 199,2 milhões, contra R\$ 184 milhões do mesmo intervalo de 2009 e R\$ 97,2 milhões, em 2008.

### Volume de carga cresce 18,2% até julho

No acumulado de janeiro a julho, o porto de Santos movimentou 53,4 milhões de toneladas, crescimento de 18,2% sobre o mesmo intervalo do ano passado.

Somente as importações saltaram 49,2% (para 17,4 milhões de toneladas); as exportações subiram 7,4% (36 milhões de toneladas, fortemente puxadas pelos embarques de açúcar). O resultado elevou a projeção da Codesp, administradora do porto, que estima fechar o exercício com 94,4 milhões de toneladas.



Se alcançado, o resultado representará crescimento de 12% em relação às 83,1 milhões de toneladas de 2009, já 2,6% superiores ao volume do exercício anterior.

“Temos de criar maior capacidade no porto de Santos e isso está em processo com os novos terminais”, afirma o ministro dos Portos, Pedro Brito.

Em contêineres, atualmente a oferta no porto de Santos é para 3 milhões de Teus — em 2008 a movimentação efetiva foi de 2,8 milhões de Teus. Com a entrada em operação de dois novos terminais (BTP e Embraport) no médio prazo e a reestruturação dos existentes, a perspectiva é quase triplicar essa capacidade, explica o presidente da Codesp, José Roberto Serra. “Hoje já estamos no limite”, afirma.

O atual período é especialmente complicado porque ocorre, simultaneamente, o pico dos embarques de safras agrícolas — como soja, milho e farelos — e o aumento da movimentação da carga containerizada, que chegou a 17% no acumulado até julho, cerca de 1,4 milhão de Teus.

Soma-se a isso a realização da dragagem de aprofundamento do porto, que interditou a navegação em alguns momentos.

Assim, entre julho e agosto, a fila de navios bateu recorde, com 123 embarcações à espera para atracar, sendo 64 de açúcar.

Em razão das chuvas, os terminais graneleiros suspendem a operação, o que deve mudar na próxima safra, quando as instalações terão coberturas retráteis.

Segundo o presidente da Codesp, a situação também é resultado de fatos inéditos envolvendo a comercialização da commodity neste ano, como a quebra da produção na Tailândia e Índia. “O porto de Santos responde por, aproximadamente, 85% desses embarques e é o complexo portuário mais bem equipado do mundo para essa operação. Cabe salientar que nenhum porto no mundo é dimensionado para períodos de pico de movimentação, similares a este, fruto de uma contingência, totalmente atípica ao mercado internacional”, afirmou. (FP)