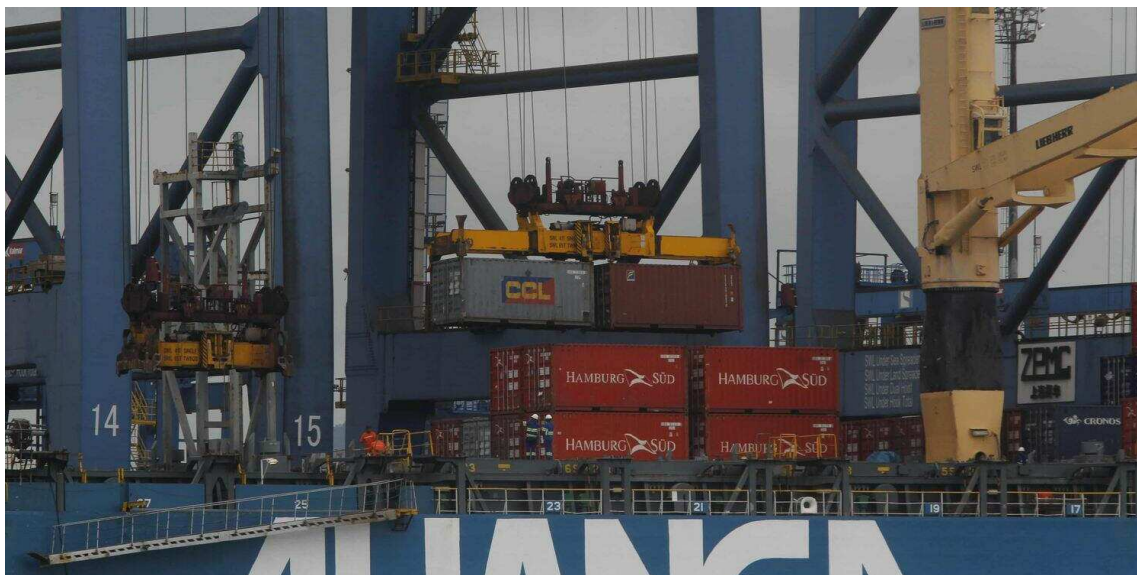


Cresce utilização de contêineres em exportações do agronegócio no Porto de Santos

Fonte: A Tribuna – Porto e Mar

Data: 06/01/2020



O Porto de Santos movimentou, entre janeiro e novembro do ano passado, 2,3 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). O volume representa uma queda de 1% em relação às operações do mesmo período do ano passado. Porém, há um crescimento na utilização de caixas metálicas para o transporte de *commodities* ao mercado internacional.

Cargas como farelo de soja, milho, celulose e sucos cítricos, que antes eram embarcadas exclusivamente a granel, agora vem sendo mais transportadas em caixas metálicas. Segundo a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), a estatal que administra o Porto de Santos, a movimentação de cargas containerizadas deve ser favorecida pelo maior dinamismo da atividade econômica interna e global.

No caso do farelo de soja, segundo dados da autoridade portuária, o aumento é de 75% na utilização de contêineres. Apenas no mês de novembro, 22 mil toneladas foram embarcadas em caixas metálicas no cais santista. No acumulado do ano, o crescimento é de 57,6% e a containerização atingiu 242.243 toneladas.

Em relação ao milho, o crescimento foi ainda maior, de 110,2% em novembro, o que resultou em 11.850 toneladas embarcadas em contêineres. Já nos 11 meses de 2019, 61.075 toneladas foram transportadas em caixas metálicas, um crescimento de 45,3% em relação ao mesmo período de 2018.

Vale destacar que, no caso dos grãos sólidos de origem vegetal, as movimentações de cargas em contêineres não são impactadas em períodos chuvosos. Em Santos, a cada ano, cerca de 90 dias de operação portuária são perdidos por ano por conta das chuvas.

Os embarques de carnes também registraram alta. Neste caso, as operações são realizadas em contêineres frigoríficos. No mês, o crescimento foi de 172,4%, com o embarque de 155.993 toneladas. Já entre janeiro e

novembro, 1,4 milhão de toneladas foram embarcadas em caixas metálicas. O aumento, neste caso, é de 127,8%.

Tendência mundial

De acordo com o consultor portuário Fabrizio Pierdomenico, a escolha pela containerização de *commodities* passa, necessariamente, pela relação de custo-benefício dos compradores. O principal a ser levado em consideração na hora da escolha é o preço do frete.

“É uma tendência mundial. As cargas migram quando há vantagem no frete e facilidade de transporte. Quando é mais barato e mais eficiente do que a operação a granel, containerizar é a melhor solução”, destacou o economista.

Pierdomenico aponta que a opção por caixas metálicas também é mais viável em casos em que o volume da mercadoria comprada é menor. “Muitas vezes, não vale a pena carregar um navio inteiro se os lotes de cargas são menores”.

Outra possibilidade que força a containerização de *commodities* é quando os portos receptores não têm grande oferta de terminais graneleiros. Com isso, a escolha natural é transportar cargas em caixas metálicas, que garantem uma descarga ágil, além de uma operação limpa.