

Santos tem urgência de recuperar competitividade no escoamento de fertilizantes, diz Biral

Danilo Oliveira 23 Junho 2022



Tiplam (foto) e Termag também movimentam fertilizantes no complexo (Divulgação)

Maior parte dos volumes movimentados no complexo é feita em descargas no cais público. SPA espera aumentar participação nesse mercado a partir do arrendamento da área STS-53, previsto para último trimestre deste ano.

A Santos Port Authority (SPA) espera aumentar a competitividade do complexo portuário a partir do arrendamento da área STS-53, que será dedicada à movimentação e armazenagem da carga e de granéis minerais. De acordo com a autoridade portuária, na comparação com os demais produtos agrícolas, os fertilizantes são a carga em que Santos hoje tem a menor participação de mercado: 21% de share. A SPA estima que, na maior parte dessas cargas, os percentuais hoje ultrapassam a marca de 60%. Em 2021, o Porto de Santos movimentou 8 milhões de toneladas. Localizada na região de Outeirinhos, a área a ser arrendada tem previsão de ser licitada no 4º trimestre deste ano.

O complexo portuário santista hoje conta com um terminal especializado para fertilizantes — Termag, com um berço de atracação, e um terminal multipropósito — Tiplam, que opera essa carga, em média, em dois berços. A maior parte das operações com fertilizantes, contudo, é operada no cais público, via descargas diretas, que não apresenta as mesmas condições de produtividade.

“O processo licitatório criará um dos mais importantes terminais de fertilizantes do país. Tirar STS-53 do papel é importante para que o porto atenda à demanda de descargas de granéis sólidos, principalmente fertilizantes”, projetou o presidente da SPA, Fernando Biral, nesta quinta-feira (23), durante audiência pública sobre o arrendamento da área STS-53, promovida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Biral acrescentou que, apesar de o corredor logístico de exportação da soja, milho e açúcar ser praticamente o mesmo das importações de fertilizantes, Santos hoje aproveita apenas 14% do potencial do frete de retorno criado pela rota das exportações do agronegócio. Em Paranaguá (PR), atual líder nas descargas de fertilizantes, esse indicador é de 46%. O objetivo, segundo o executivo, é que Santos consiga ser o caminho mais curto e com melhor custo para produtor e consumidor, revertendo o cenário atual.

“O fertilizante e, ou deveria ser, a típica carga de retorno dos vagões que descem do interior do país com destino aos portos com produtos para exportação, mas a falta de oferta dedicada no cais santista produziu uma anomalia logística que onera o produto na prateleira do supermercado”, disse Biral.

O presidente da SPA destacou que o crescimento anual das importações de fertilizantes pelo Porto Santos tem se mantido em dois dígitos desde 2016. Ele disse que essa expansão só não é maior porque Santos carece de capacidade especializada para receber fertilizantes destinados ao Centro-Oeste, região de influência para esse segmento de carga. “O STS-53 é importante para Santos e urgente para escoamento do agronegócio brasileiro a custos competitivos”, defendeu Biral.