

Encontro debate Porto e agronegócio

Evento do Grupo *Tribuna* reuniu autoridades, empresários e especialistas para tratar de desafios e oportunidades nesse mercado

ANDERSON FIRMINO
DA REDAÇÃO

Um setor em franca expansão, um porto capaz de escoar a produção de forma adequada e condizente com o que é gerado. Uma das principais forças da economia brasileira, o agronegócio tem no Porto de Santos sua principal porta de saída. Mas, se houver descompasso entre a capacidade operacional e o que chega do interior produtivo do País, quem perde é a economia como um todo.

Esse é o recado deixado pelo 2º Encontro Porto & Mar, promovido ontem no auditório do Grupo *Tribuna*, em Santos. O risco de ver cargas com outros destinos, por conta de gargalos logísticos e de capacidade no principal porto do Hemisfério Sul, é algo que preocupa e que exige soluções rápidas dos atores dessa cadeia.

“As fronteiras agrícolas vêm extrapolando os limites que nós tínhamos há 20, 30 anos. A proteína animal vem crescendo ano após ano, mas chegamos talvez próximos de um cenário de colapso de capacidade. Algo que, antes da pandemia de covid-19, não imaginávamos”, explica o gerente regional de Logística da JBS, Clovis Wessling.

Sobre o Porto de Santos,



Segunda edição do Encontro Porto & Mar 2022 aconteceu, ontem à tarde, no auditório do Grupo *Tribuna*, em Santos, com palestras e um painel

ele entende que o momento é de uma encruzilhada.

“Ou damos um passo de fato para ampliação do negócio, para pensarmos nele crescente para os próximos anos. Ou teremos que pensar no limite da produção”, reflete o executivo.

ARGENTINA

Gerente geral da K Line para as Américas, Rafael Cristelo aponta o momento econômico da vizinha Argentina como um cenário a ser evitado pelo Brasil, com falta de maquinários e outros problemas.

“A gente precisa também de infraestrutura para esse tipo de carga. Talvez, no processo de desestatização, também se pensar em carga geral. Caso isso não seja feito no curto prazo, não vai se perder carga, mas se perder escala”, pontua.

Diretor de Logística da Minerva Foods, Adriano Rosa Delfino trouxe um exemplo de problema causado pelos gargalos logísticos. “O processo visando a exportação de proteínas leva cinco, seis dias. Mas, ao chegar ao Porto, pode levar

mais tempo do que isso para embarcar”.

O caso de veículos da General Motors que foram deslocados para exportação via Porto de Paranaguá (PR) foi lembrado como algo a ser combatido. “O País tem uma vocação para o agronegócio, isso é inquestionável. Agora, não quer dizer que as coisas são excludentes. Outros setores podem agregar valor”, aposta o diretor de Logística para a América do Sul da General Motors, Newton Karassawa.

Para ele, é possível pensar numa cadeia de suprimentos mais racionalizada. “Onde você tem oferta eficiente, e cria uma nova demanda”.

REFÊM DO SUCESSO

Danilo Veras, diretor de Novos Negócios da Rumo, acredita que o Porto de Santos reúne condições para um nível ainda maior de qualidade, com avanços logísticos.

“Santos é o porto, por excelência, para o escoamento do agronegócio brasileiro. Mas não exclui a importância do industrial. É um problema bom, de um porto fadado ao sucesso, mas que deve tomar cuidado para que ele não seja um entrave para que se cresça”.

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal A Tribuna - Santos/SP

Seção: Porto & Mar **Caderno:** A **Página:** 3