

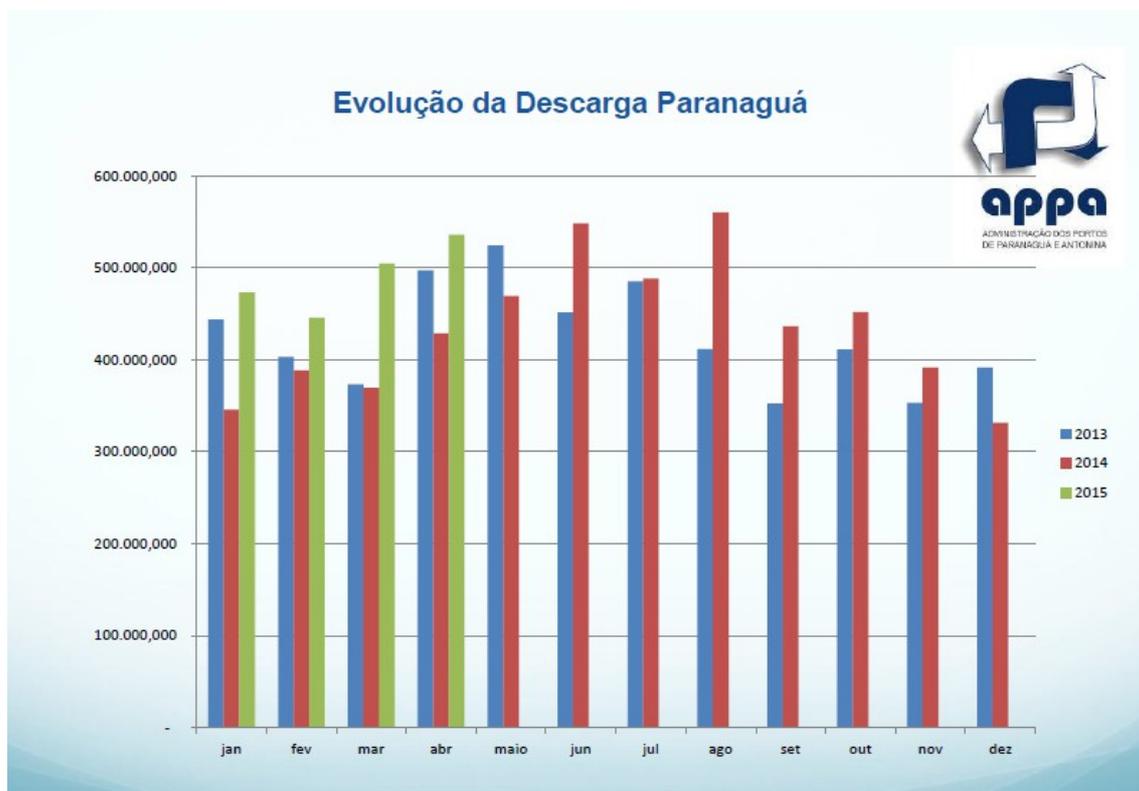
## PROBLEMAS NA IMPORTAÇÃO DE FERTILIZANTES EM PARANAGUÁ

O Porto de Paranaguá recebe anualmente a maior parte dos fertilizantes importados pelo país, em torno de nove milhões de toneladas, distribuídos para várias regiões por rodovias e ferrovias.

Existem dois berços para atracação de navios especializados para essa operação portuária na importação e outros cinco berços alternativos que movimentam outras cargas. Cada um desses berços tem um volume obrigatório de movimentação diário de seis mil toneladas, regulamentada pela administração portuária. Esse volume tem que ser retirado no navio, que em média carrega trinta mil toneladas, sob incidência de multa caso não seja cumprida.

Em torno de 90% dos fertilizantes descarregados são deslocados até os armazéns das misturadoras ou terceirizados em Paranaguá para o processo de mistura das formulações dos elementos químicos previamente encomendados pelos consumidores (cooperativas, empresas agropecuárias, associações de produtores rurais, etc.). Cerca de 10% segue direto para o interior do país para abastecer as misturadoras locais.

Depois de misturados nas composições desejadas, os fertilizantes são embarcados aos destinos dos produtores rurais de cooperativas e tradings principalmente.



Fonte: APPA – Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina.

Todos os operadores que movimentam a prancha diária abaixo de cinco mil toneladas são multados pela administração portuária. A operacionalização de alguns armazéns no recebimento dos fertilizantes tem demorado excessivamente e não operam nas 24 horas do dia, o que prejudica a velocidade do desembarque, pois quanto mais rápido o caminhão retornar ao funil de fluxo de carregamento mais ágil é a operação do navio.

Os caminhões que operam com fertilizantes no porto são vinculados à CoopAdubo – Cooperativa Mista e de Transportes de Fertilizantes, Sal, Corrosivos e Derivados do Litoral, os quais detém o monopólio desse transporte. Os caminhões não trabalham 24 horas alegando que, como os armazéns não estão abertos para a recepção, não há o porquê trabalharem, criando um círculo vicioso.

Essa situação faz com que o navio atracado retarde a operação de desembarque, ficando mais tempo atracado e onerando o sistema de descarregamento pela cobrança da demurrage de outras embarcações que teriam atrasado sua atracação nesse mesmo berço.

Os outros custos adicionais, como a mão de obra nos armazéns e dos motoristas, mais lentos, são evitáveis se a operação de desembarque e armazenamento for mais ágil. E quem acaba por receber a transferência desses custos são os produtores rurais, consumidores finais dos fertilizantes.

Embora a APPA – Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina esteja finalizando o aumento da capacidade de atracação de navios, disponibilizando mais um berço especializado no desembarque de fertilizantes e a instalação de vinte antenas para um sistema de monitoramento em tempo real do movimento dos caminhões, a ela nada mais cabe de providências.

Ações são necessárias para a melhoria do processo de importação dos fertilizantes no porto de Paranaguá. O importante é agilizar o transporte dos caminhões e a recepção dos armazéns, com todos trabalhando no período de 24 horas do dia. É fundamental um acordo entre todos os agentes envolvidos: importadores, operadores, transportadores e proprietários dos armazéns de fertilizantes em Paranaguá.

**Nilson Hanke Camargo**

Engenheiro-Agrônomo do DTE/FAEP