

Por Caroline Martin  
Especial para *O Papel*



Em pé, Joesley Batista, presidente da J&F Investimentos e do conselho da Eldorado Brasil. Sentados, da esquerda para direita: Jorge Bastos, diretor geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); José Eduardo Lopes, secretário de Assuntos Portuários e Marítimos da Prefeitura de Santos; Edinho Araujo, ministro da Secretaria dos Portos; José Batista Sobrinho (Zé Mineiro), fundador e membro do conselho da J&F; José Carlos Grubisich, presidente da Eldorado Brasil; Rodrigo Garcia, secretário da Habitação do Estado de São Paulo, e Angelino Caputo e Oliveira, diretor-presidente da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp)

## ELDORADO BRASIL INAUGURA TERMINAL PORTUÁRIO EM SANTOS

Tecnologia de ponta dá prioridade ao embarque de celulose e proporciona maior eficiência logística à empresa

Em junho último, a Eldorado Brasil inaugurou um terminal próprio no porto de Santos (SP), atendendo ao plano estratégico de aumentar a competitividade e a eficiência logística na exportação de celulose. O espaço, com área de 9.500 m<sup>2</sup>, foi equipado com o que há de mais moderno em tecnologia de movimentação de carga, incluindo pontes rolantes e *spreaders* telescópicos automatizados.

Contando com equipe própria de mais de 50 colaboradores dedicados exclusivamente aos processos de movimentação e embarque, o terminal portuário dá prioridade à celulose e confere maior agilidade ao processo de documentação para exportação, já que está

alfandegado em zona primária, com sistema integrado de gestão entre a empresa e as autoridades portuárias. “Além do aumento da eficiência operacional, o novo terminal facilita o nosso acesso ao mercado internacional, destino de cerca de 90% de nossa produção”, celebrou José Carlos Grubisich, presidente da empresa, lembrando que a atual capacidade produtiva da fábrica de Três Lagoas (MS) chega a de 1,7 milhão de toneladas de celulose por ano.

Detalhando a logística adotada pela empresa, Grubisich informa que a produção sai de Três Lagoas em locomotivas e vagões próprios – no total, 21 locomotivas e 450 vagões especialmente desenhados para a operação

da celulose. O terminal próprio será responsável pela movimentação anual de cerca de 1,2 milhão de toneladas de celulose. “O produto vai para mais de 30 países, sendo 40% das vendas atuais destinadas à Ásia, destacando-se a China como nosso grande mercado. Cerca 36% de nossas vendas rumam para o mercado europeu, incluindo Itália, Espanha, França e Alemanha, enquanto 10% ficam no mercado interno e 12% vão para o mercado norte-americano, incluindo Canadá, Estados Unidos e México como destinos. Além disso, exportamos para o Oriente Médio e a África.”

Em função do período de seca instalado nos últimos meses e o consequente fechamento da hidrovia Tietê-Paraná, a Eldorado tem baseado sua logística no modal rodoferroviário. “O fechamento da hidrovia foi o primeiro grande teste de nossa logística. Antes, usávamos um trecho curto de rodovia para a saída da fábrica de Três Lagoas rumo ao terminal de Aparecida do Taboado (MS). A partir daí, contávamos com um trecho de ferrovia para chegar a Santos e também com a hidrovia Tietê-Paraná para levar a carga a Pederneiras, onde temos um terminal hidroferroviário, de onde partiam trens da MRS e equipamentos próprios de transporte com destino a Santos. Trabalhávamos com as duas opções, pois nossa logística sempre foi focada em competitividade, mas também em segurança e flexibilidade. Com o fechamento da hidrovia, movemos todo o nosso equipamento ferroviário para a Ferronorte e passamos a transportar tudo por ferrovia, com o mesmo nível de segurança e competitividade”, relata o presidente da empresa. Atualmente, a hidrovia segue sem operação por falta de calado. “Assim que a operação se normalizar, voltaremos a usá-la, já que consiste em um modal logístico importante para a nossa estratégia”, afirma Grubisich.

De acordo com Edinho Araújo, ministro da Secretaria Especial de Portos, a questão hidroviária em São Paulo compete ao governo do Estado, mas as autoridades federais têm grande interesse no retorno dos trabalhos. “Embora não tenhamos intervenção direta, a concessão se dá por intermédio do Ministério dos Transportes e seus respectivos departamentos. Queremos que a produção chegue o mais rápido possível ao porto de Santos”, sublinha Araújo. Apesar de o governo federal ter como prioridade o uso das represas para produção de energia, conforme regulamentação do Operador Nacional de Sistema Elé-

trico (ONS), o ministro afirma que é preciso discutir formas de fazer uso múltiplo da água. “Isso é condicional. Nossos rios devem ser navegáveis, pois não basta ter um belíssimo terminal como esse inaugurado pela Eldorado se não há acesso marítimo ou se existem dificuldades para o navio atracar”, enfatiza, lembrando que, em 9 de junho último, o governo federal lançou o Programa de Investimentos em Logística (PIL), numa nova etapa que dará continuidade ao processo de modernização da infraestrutura de transportes do País e também com efeitos na retomada do crescimento da economia.

A Eldorado investiu um total de R\$ 90 milhões: R\$ 50 milhões destinados à concessão do local e R\$ 40 milhões à construção do terminal, que ficou pronto em menos de 12 meses. Com o funcionamento do terminal próprio, a empresa pretende economizar cerca de R\$ 80 milhões por ano em relação às operações anteriormente adotadas. “Operávamos com um terminal situado a 7,5 km do berço, com operação realizada por terceiros. Então, além de todos os custos associados a essa operação terceirizada, tínhamos custos significativos relacionados à distância. Quando fazíamos o uso de transporte em trechos longos, automaticamente o berço ficava desotimizado. O objetivo é fazer a capacidade da prancha, antes de 8 mil toneladas/dia, passar a 18 mil, de modo a reduzir o tempo de ocupação do berço. Então, se somarmos o custo reduzido da operação própria do terminal à consequente diminuição da distância no transporte do terminal ao berço e aos ganhos de velocidade de carregamento e multiplicarmos pelo nosso volume atual, chegaremos a uma economia da ordem de R\$ 80 milhões”, justifica Luis Felli, diretor comercial e de Logística da Eldorado.

Ainda de acordo com Felli, o contrato, firmado até 2025, supre a necessidade da primeira linha da empresa, que iniciou suas operações em novembro de 2012 com 1,5 milhão de toneladas de celulose por ano de capacidade produtiva, que já se expandiu em 10%. Recentemente, a Eldorado anunciou o projeto Vanguarda 2.0, para a construção de sua segunda linha, que receberá investimentos de R\$ 8 bilhões. O empreendimento dará origem ao maior complexo industrial do setor: com as duas linhas em operação, a empresa será capaz de fabricar até 4 milhões de toneladas de celulose por ano. ■

Com o funcionamento do terminal próprio, a empresa pretende economizar cerca de R\$ 80 milhões por ano em relação às operações anteriormente adotadas