

FALE COM A GENTE!

Editor Leopoldo Figueiredo
E-mail portomar@atribuna.com.br
Telefone 2102-7269

Tráfego marítimo no canal do Porto é suspenso

Ventos fortes e mar agitado levaram a Capitania dos Portos de São Paulo a suspender o tráfego no canal do Porto de Santos ontem, às 9h20. A navegação foi retomada por volta das 18 horas.

PORTO & MAR

Cabotagem cresce após greve nacional

Movimento dos caminhoneiros impulsionou transporte costeiro

EGLE CISTERNA
DA REDAÇÃO

A navegação de cabotagem, aquela realizada ao longo da costa brasileira, ganhou uma nova relevância depois da greve dos caminhoneiros, que aconteceu no final de maio em todo o País.

O diretor comercial da operadora Santos Brasil, Marcos Tourinho, confirma o avanço do modal nas operações do Terminal de Contêineres (Tecon, administrado pela empresa). "No acumulado do ano, já percebemos um crescimento de 21% devido ao aumento do custo rodoviário. As empresas enxergam a cabotagem como uma maneira de diversificar e não ficar dependente do rodoviário", afirmou.

Nos últimos 10 anos, esse modal cresceu a uma média de 12% ao ano. De acordo com a Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), apenas no primeiro semestre

deste ano, suas operações aumentaram 13%, comparando com o mesmo período do ano passado. Mas a paralisação dos caminhoneiros ainda não está refletida neste levantamento.

"Ainda estamos fechando os dados do trimestre, mas o que as empresas já perceberam é houve uma procura muito grande. As consultas cresceram", afirma o presidente da Abac, Cleber Cordeiro Lucas. Ele avalia que houve uma mudança no comportamento das empresas. "Elas perceberam o quão frágil é a dependência do modal rodoviário. Isso é um fator que vai impulsionar a cabotagem daqui para frente".

Lucas destaca ainda que, para que essa modalidade se desenvolva, é preciso que o Governo Federal aposte numa política pública voltada para o setor.

DIFICULDADES DO SETOR

Para o consultor portuário Fa-

brizio Pierdomenico, o principal desafio da cabotagem é a competição com o transporte rodoviário. "A cabotagem ainda é muito pouco explorada, porque o Brasil vem de uma matriz rodoviária, que dá incentivos a essa logística consolidada".

Segundo especialistas, outro ponto que ainda impede um crescimento maior da cabotagem é a diferença do preço do combustível. "A lei de navegação prevê equiparação dos preços com a navegação de longo curso, o que não acontece. Na cabotagem, o preço do bunker é 30% maior", diz Cleber Lucas, da Abac. Isso ocorre porque, no caso do longo curso, o combustível tem isenção de ICMS por se tratar de exportação.

Apesar da concorrência com o transporte rodoviário e os custos altos da cabotagem, Pierdomenico avalia que esse é um modal viável para o Brasil.



CARLOS NUGUEIRA

Operação de contêineres no Porto de Santos: custos da cabotagem desafiam expansão da atividade

"Tem a questão da segurança, que ninguém vai ser assaltado no meio do mar, tem a vantagem de poluir bem menos que os caminhões e não causar acidentes (como os rodoviários)", pontua. Ele avalia ainda que um esforço do Governo Federal em implantar uma política pública voltada ao setor poderia tornar a cabotagem mais barata e, portanto, mais competitiva".

AUDITORIA

O Tribunal de Contas da União (TCU) avalia a política nacional para este modal e os obstáculos para o avanço da navegação de cabotagem entre portos nacionais, que hoje responde por cerca de 11% da matriz de transporte no País. A corte também busca identificar a forma de atuação da Agência Nacional de Transportes Aqua-

viários (Antaq) e do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPAC) na formulação e na implementação da política nacional de cabotagem e na integração com as demais políticas de transporte. Os técnicos do órgão estão em campo em auditoria que deve levantar um panorama do setor e seus principais problemas.