

# Setor prevê aumento de “dois dígitos” na operação de Santos

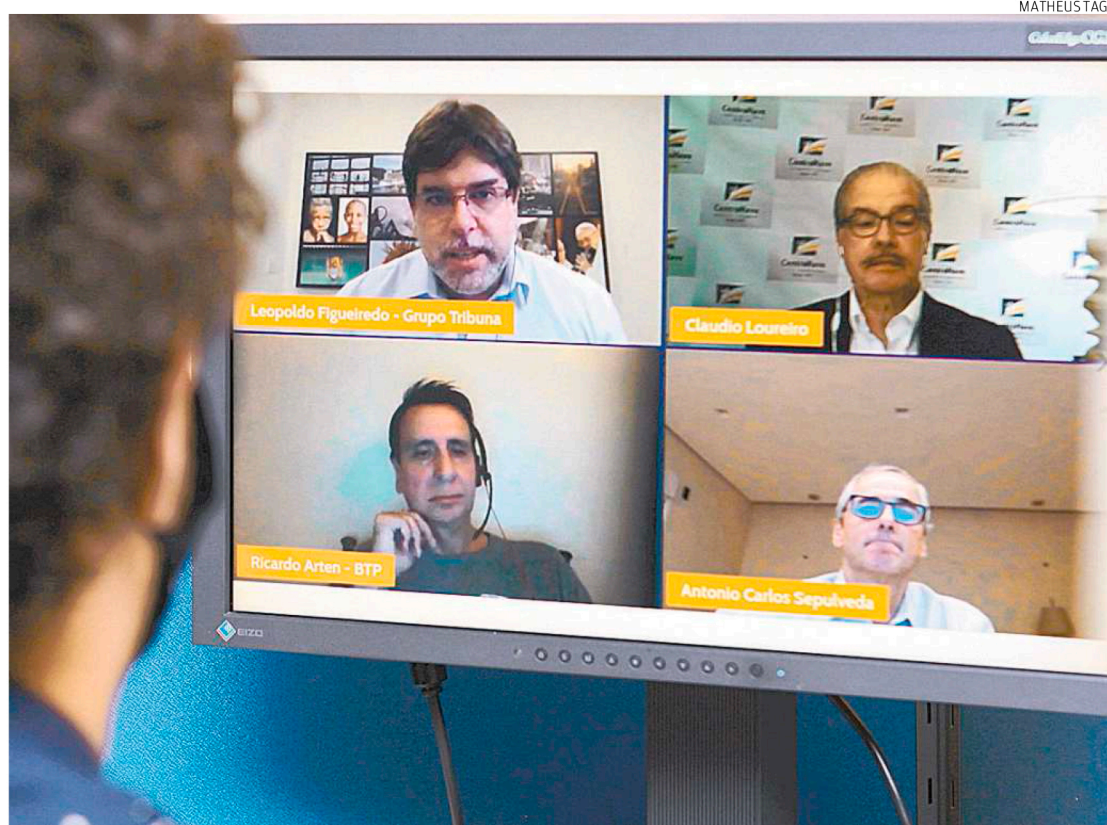
Alta na movimentação de cargas do cais santista foi um dos temas debatidos no 3º Webinar Porto & Mar 2021

FERNANDA BALBINO  
DA REDAÇÃO

Os impactos da pandemia de covid-19 na navegação devem ser sentidos até o próximo ano. Entre eles, está o desbalanceamento da cadeia logística, que deve continuar causando a falta de contêineres em vários complexos portuários do mundo. Outro reflexo é o aumento do comércio internacional. Segundo especialistas, neste cenário, as expectativas são de um crescimento de até dois dígitos na movimentação de cargas do Porto de Santos neste ano.

A crise na navegação mundial, causada pela pandemia e amplificada pelo bloqueio de seis dias no Canal de Suez, no Egito, no mês passado, foi o tema da 3ª edição do Webinar Porto & Mar 2021. O evento online, promovido pelo Grupo Tribuna, contou com a mediação do editor de Porto & Mar, Leopoldo Figueiredo.

Participaram o diretor-executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), Claudio Loureiro, o diretor-presidente da Santos Brasil, An-



Webinar reuniu Cláudio Loureiro (em cima, à dir.), Arten (embaixo, à esq.) e Sepulveda (embaixo, à dir.)

tonio Carlos Sepulveda, e o CEO da Brasil Terminal Portuário (BTP), Ricardo Arten. Todos concordam com os impactos causados pela pandemia e com o estresse que eles causarão à logística portuária no País e, em espe-

cial, no cais santista.

“O grande desafio das companhias de navegação e terminais foi aprender a andar nessa montanha russa”, destacou Arten. O executivo se refere às variações de movimentação de cargas no

ano passado como “picos e vales”. Tudo em decorrência dos períodos de isolamento social e seus reflexos na navegação mundial.

O CEO da BTP destaca, ainda, que o comércio marítimo teria sido 20% maior

se não fosse o desbalanço das cadeias logísticas em 2020. Como consequência, hoje, há escassez da matéria prima em diversos setores produtivos.

Sepulveda também destacou os impactos da primeira onda da covid-19, principalmente diante do represamento de cargas e contêineres na China. Aparentou as dificuldades enfrentadas nos embarques no primeiro semestre e a recuperação forte em seguida.

Segundo o executivo, o mesmo deve acontecer neste ano. Principalmente diante do aumento do consumo no Hemisfério Norte, que vai causar um estresse na infraestrutura do Hemisfério Sul, principalmente na costa leste da América Latina. Como consequência, será preciso driblar os problemas, principalmente a falta de caixas metálicas represadas em outros portos. “Logística não gosta de volatilidade e o nosso produto é perecível”, destacou Sepulveda.

De acordo com o presidente do Centronave, exportadores já procuram al-

ternativas para garantir os embarques sem os contêineres, principalmente os refrigerados. Alguns já optaram por utilizar embarcações refrigeradas, que eram bastante usadas nas décadas de 80 e 90, para as exportações de proteína animal.

“O mercado tenta se ajustar e espero que (o aumento na movimentação) chegue perto de dois dígitos, mas vai depender de capacidade de contêineres e embarcações”, destacou Loureiro, se referindo às projeções de crescimento para a movimentação de cargas neste ano.

## FRETES

Nos últimos meses, houve uma forte alta dos fretes marítimos. O custo do transporte entre os portos de Santos e de Xangai, na China, cresceu 5 vezes, atingindo US\$ 9 mil.

Segundo os especialistas, esse cenário deve permanecer. “A tendência é, enquanto continuar com interrupções, picos e vales, continuar alto, enquanto tiver cenário de falta de contêineres”, afirmou Sepulveda.

A mesma opinião tem Arten, que defende a regulação de preços pelo mercado, além de investimentos em infraestrutura. “É preciso encontrar uma forma de garantir menos burocracia, regulamentação assertiva e um ambiente de negócios controlado pelo mercado”, afirmou.

## Crise de Suez não vai impactar indústria naval

■ A crise causada pelo bloqueio do Canal de Suez, no Egito, agravou um problema logístico que já era crônico. Porém, segundo especialistas, ele não deve trazer grandes impactos à indústria naval, como já debatido. A questão gira em torno do aumento das dimensões das embarcações em todo o mundo.

No mês passado, o navio *Ever Given*, com 400 metros de comprimento e 220 mil toneladas, capaz de transportar até 20 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), ficou

seis dias atravessado no Canal de Suez, após encalhar durante fortes ventos.

Mais de quatro centenas de navios aguardaram o descalhe para seguir viagem entre a Ásia e a Europa. Os prejuízos foram bilionários, já que a rota concentra 12% do tráfego de navios que atuam no comércio mundial.

O problema chamou a atenção para o aumento das dimensões das embarcações em todo o mundo. Há especialistas que apontam para uma limitação do porte de navios. Mas a questão

não será um problema para o diretor-executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), Claudio Loureiro, o diretor-presidente da Santos Brasil, Antonio Carlos Sepulveda, e o CEO da Brasil Terminal Portuário (BTP), Ricardo Arten.

Recentemente, o cais santista conseguiu autorização da Marinha do Brasil para o tráfego de navios com até 366 metros de comprimento. Porém, para o diretor-executivo do Centronave, primeiro é preciso aproveitar totalmente o espaço das

embarcações que já operam no cais santista.

Isto porque, com recorrentes problemas de calado operacional, algumas embarcações já deixam o Porto de Santos com menos mercadorias do que podem carregar. Segundo o diretor do Centronave, a cada 1 centímetro a menos de calado, 110 contêineres deixam de ser carregados em uma embarcação.

Para Loureiro, não há chance de redução do tamanho dos navios em escala mundial. “(O ganho em tamanho) significa extremo

ganho de produtividade, escala e contribuição inestimável ao meio ambiente”, afirmou.

O presidente da BTP concorda. “Não vai haver reversão dessa tendência”, destacou o executivo. Ele aponta que, como o encalhe no Canal de Suez foi evento específico e pontual, algumas atitudes mitigadoras podem ser implementadas para evitar que acidentes deste tipo aconteçam novamente.

O presidente da Santos Brasil segue na mesma linha. Apesar de apontar que é muito cedo para avaliações

sobre o acidente em Suez, o executivo considera que o ganho de eficiência de embarcações do porte do *Ever Given* é monstruoso.

“Acho que essa interrupção de uma semana não tem representatividade na série histórica de economia”, destacou o presidente da Santos Brasil. Sepulveda ainda considera que as dimensões físicas dos portos serão o grande fator limitador para o tráfego desses navios.

Por isso, segundo o executivo, o acidente acende o alerta para a necessidade de gestão de riscos. “É difícil que se crie limite e generalize aumento de custos em função de um evento isolado”, apontou.