

# PORTO & MAR

## Correios querem ser hub com cabotagem

Empresa iniciou projeto piloto para fazer entregas entre portos

MATHEUS MÜLLER  
DA REDAÇÃO

Os Correios veem a cabotagem como “um caminho sem volta” para fortalecer sua matriz de transportes. A empresa almeja se tornar um grande hub (concentrador de cargas) da América do Sul. Em junho, começou um projeto piloto de transporte e enviou ao Norte e ao Nordeste, pelo Porto de Santos, 430 toneladas de material do Programa Nacional do Livro Didático, do Ministério da Educação.

Segundo o diretor de Operações dos Correios, Carlos Henrique de Luca Ribeiro, a entrega de livros servirá de aprendizado quanto à dinâmica, aos custos e à regularidade no envio de cargas. “A cabotagem se mostra melhor e mais economicamente viável para longo curso”.

“Em Salvador (BA) e Recife (PE), a cabotagem e o rodoviário se equivalem no preço do frete (tonelada

### EM PRÁTICA

Cronograma

■ O diretor de Operações dos Correios, Carlos Henrique de Luca Ribeiro, destaca a possibilidade de a empresa incrementar o transporte por mar, mesmo antes do final do projeto piloto, previsto para fevereiro.

“Para ficar”

■ “Esse modal veio para ficar, para compor a matriz de transportes dos Correios. Não posso afirmar, hoje, quanto vou absorver de carga. Ainda estamos estudando qual o raio ideal para trocar de modal (para quais regiões a cabotagem é mais vantajosa)”, afirma Ribeiro.

Menos caminhões

■ A cabotagem tende, segundo o diretor dos Correios, a diminuir o número de caminhões nas estradas. “Para se ter ideia da capacidade do navio, você consegue colocar (em uma embarcação) de 1 mil a 1.200 carretas (com baús) de 24 toneladas cada”.

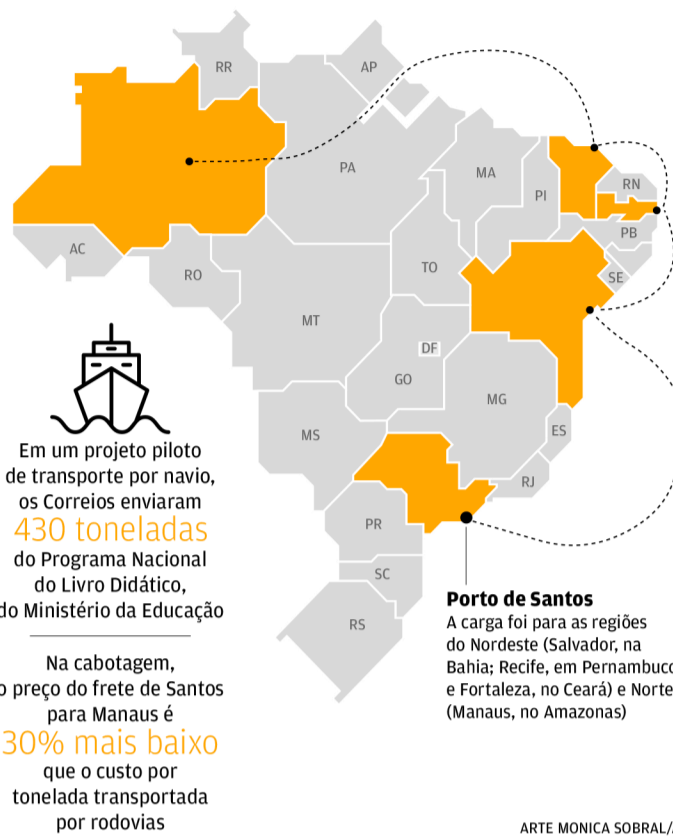
transportada por quilômetro). Agora, quando você vai para Manaus (AM), é 30% mais barato, e para Fortaleza (CE), de 15% a 20%”, diz. Também há menos riscos de danos à carga e roubos, segundo Ribeiro.

O diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, afirma que o projeto piloto “serve de modelo para outros players e empresas, que hoje veem (a cabotagem) como uma possibilidade, enxergá-la como uma alternativa de transporte (...) que vai tirar uma quantidade enorme de caminhões das estradas”.

O COMEÇO

O diretor dos Correios resalta que a empresa tem dois modais predominantes e consolidados: o rodoviário e o aéreo. Mas, em 2016, os Correios tiveram o primeiro contato com a cabotagem, nos Jogos Olímpicos

### O TESTE



Meta é atuar também por ferrovia

■ Os Correios também têm voltado olhares para o transporte ferroviário, modal que ainda precisa de investimentos, mas é considerado pela empresa fundamental para o objetivo de se tornar um hub da América do Sul.

Carlos Ribeiro, diretor dos Correios, explica que, com todos os modais a disposição, é mais fácil direcionar a carga, com base no tipo de transporte que terá menor custo e prazo.

“Por exemplo, para o Norte ou lá para cima do Nordeste, a cabotagem se mostra viável economicamente. Se eu for para o Centro-Oeste, é interessante pensar no ferroviário, porque o trem vem cheio de grãos do Mato Grosso e volta vazio”, diz.

O mesmo vale para atender o continente. Segundo o diretor, quando os Correios fretam grandes aviões, para 600 toneladas, de 70% a 80% da carga ficam no Brasil. A ideia é o excedente chegar aos vizinhos por terra ou mar.

cos do Rio de Janeiro: enviaram materiais de futebol, como traves, redes e bolas a Manaus.

“Percebemos que era muito simples (...): a empresa vai à sua unidade, pega a encomenda, leva para o porto de origem, entrega-se no porto de destino e, depois, à unidade de destino”, diz.

A RESOLVER

Ribeiro cita, como dificuldade, o fato de haver poucos armadores para cabotagem. Para ele, com a aprovação da BR do Mar pelo Congresso, a oferta de navios crescerá — serão permitidos os de bandeira estrangeira, o que elevará a concorrência e reduzirá custos.