

## PORTO &amp; MAR

# Empresas e Antaq debatem crise global de contêineres

Resultado deve ser apresentado até junho

ÁGATA LUZ  
DA REDAÇÃO

Criado em outubro do ano passado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o grupo de trabalho (GT) que debate com o setor portuário os impactos da crise de contêineres que atinge o mundo todo desde o início da pandemia de covid-19 deve encerrar os trabalhos no próximo mês.

A escassez de caixas metálicas no mercado motivou a criação do GT para que a agência reguladora conseguisse mensurar os reflexos desse cenário no setor portuário brasileiro, por meio de reuniões com representantes de terminais portuários, armadores e embarcadores. Segundo apurado por A Tribuna, as conversas chegarão ao fim até junho.

A Antaq confirmou à reportagem que as reuniões tiveram início há sete me-

ses, mas não comentou os avanços das conversas. No entanto, o diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Conceição da Silva, adiantou que a associação participou de diálogos com a agência antes mesmo do GT ser formado e explicou que algumas empresas associadas à ABTP e que atuam nos portos de Santos e Paranaguá já foram consultadas.

“A Antaq quer identificar todas as causas (da crise) e ver se as soluções que estão sendo adotadas realmente vão resolver essa escassez. Será feita uma amostragem com os portos, uma técnica muito boa de pesquisa”, explica Silva, dizendo que não é possível atribuir à crise apenas uma causa. “São vários motivos e infelizmente todos têm uma origem comum, que é a questão da pandemia”.



ALEXSANDER FERRAZ

Para diretor-presidente da ABTP, devido à mudança de consumo, há demanda diferenciada de contêineres

## CONSUMO ELEVADO

De acordo com o diretor-presidente da ABTP, além dos lockdowns pelo mundo, houve aumento do consumo por parte da população. “Durante a pandemia, houve um aumento muito grande de importação e exportação”, relata, citando máscaras, galões de oxigênio e outros produtos usados para prevenção e tratamento da covid-19. “Eram equipamentos transportados por contêineres”.

Devido à mudança de consumo, houve uma demanda mundial diferenciada. “Obviamente, a logística não estava preparada.

Isso gerou uma escassez grande durante a pandemia”, ressalta, para em seguida dizer que, mesmo após a vacinação em massa, a demanda continuou elevada. Dessa vez, com importações feitas por áreas de serviço que atendem os ambientes que as pessoas voltaram a frequentar.

## POUCOS NAVIOS

Silva ainda enfatiza que a falta de contêineres também está relacionada à escassez de navios. “Os navios ficavam parados”, lembra, citando o ápice da pandemia. De acordo com ele, a expectativa era de que a situação melhorasse

em 2022, porém, a variante Ômicron voltou a impactar o setor. “Agora, há um lockdown em Xangai, na China. Com isso, o maior porto de transação de contêineres, que faz recepção e distribuição de cargas containerizadas, está fechado. Isso acirra um pouco a questão”.

No Brasil, ele revela que a ABTP recebeu embarcadores com muitos problemas envolvendo contêineres. “Eles tiveram que optar por outros tipos de navios, como os break bulks, por exemplo. Muita soja que era embarcada por contêineres voltou para os navios graneleiros”.

## Sindicato não vê problemas em Santos

Em nota, o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) diz não enxergar no dia a dia uma crise envolvendo os contêineres. “Do ponto de vista do operador portuário, não há crise de contêineres, visto que, no Porto de Santos, houve um crescimento de 14% na movimentação deles em 2021, na comparação com 2020”, relata a entidade, em nota.

“No Porto de Santos pode não ser tão perceptível, mas esse efeito chegou sim ao Brasil”, contesta o diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Conceição da Silva.

Para ele, a solução seria a fabricação de mais contêineres e navios. “Mudou o padrão de consumo. A falta não é só em função das retenções que ocorreram, é em função também do aumento da demanda. E com aumento da demanda, mais navios e contêineres precisam ser colocados no mercado”.

Outra saída está ligada ao combate à covid-19, pois, de acordo com Silva, toda a cadeia logística fica bagunçada com lockdowns em série. “Se o combate avançar, até o final desse ano a situação estará muito melhor”, finaliza.