

Portos brasileiros enfrentam defasagem

Infraestrutura do setor está 15 anos atrasada em relação à de outros países, diz Centronave; burocracia também afeta competitividade

DA REDAÇÃO E ESTADÃO CONTEÚDO

Em se tratando de infraestrutura nos acessos aos portos, seja aquaviário, rodoviário ou ferroviário, o Brasil apresenta um atraso de 15 anos em comparação a países com grandes complexos portuários inseridos no comércio internacional. A análise é do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave).

Além disso, a burocracia nos processos aduaneiros também afeta a competitividade e a eficiência do País no mercado externo, segundo especialista ouvido por A Tribuna.

Para o diretor-executivo do Centronave, Claudio Loureiro de Souza, a profundidade dos canais de navegação dos portos é o grande gargalo do setor, pois as novas gerações de navios demandam profundidades cada vez maiores.

Com isso, sem que haja constantes obras de dragagem, o País não consegue receber embarcações modernas. É justamente a partir disso que Souza calcula o



Canais sem profundidade para receber navios modernos e gargalos viários reduzem eficiência portuária

atraso do Brasil em relação ao mundo. "Nós medimos pelo ano do navio mais antigo que já não consegue navegar pelos nossos portos. Temos modelos de 2008 que não conseguem".

Na estimativa do Centronave, pela falta de profundi-

dade, apenas o Porto de Santos, o maior da América Latina, deixa de movimentar cerca de 500 mil TEU (contêiner de 20 pés) por ano, o que gera uma perda estimada de US\$ 21 bilhões ao ano em receitas de importações e exportações,

afetando diretamente a balança comercial do País. Hoje, o Brasil recebe apenas navios de até 11,5 mil TEU, enquanto a Ásia, Europa e América do Norte têm capacidade de operar embarcações de até 24 mil TEU.

"A perda de competitiv-

dade nacional atrasa o crescimento econômico, atrasando também o desenvolvimento e a geração de novos empregos no País. Para alcançarmos a média mundial, precisamos promover investimentos em terminais com capacidade para atender navios maiores e mais eficientes energeticamente", afirma Souza.

A Autoridade Portuária de Santos (APS) estima que uma obra de dragagem para rebaixar o leito dos atuais 15 para 17 metros terá início ainda no próximo ano.

Para Souza, a expectativa pelas obras é positiva, mas ressalta que se faz necessário um programa de dragagens permanente. "Isso contribuirá para a chegada de uma nova geração de navios maiores e mais eficientes. Com isso, menores serão os gastos com combustível e o impacto ambiental, já que um navio maior consome proporcionalmente até 68% menos combustível por TEU transportado", acrescenta.

CAMINHÕES

O ex-diretor da Maersk e CEO da MTM Logix, Mario Velardo, afirma que, além de melhorias em infraestrutura, a tecnologia é o caminho para uma logística eficiente. "O desafio abrange todo o ecossistema logístico.

Por exemplo, a falta de visibilidade em tempo real para caminhões que chegam aos portos cria gargalos e atrasos. Isso poderia ser mitigado implementando sistemas de rastreamento avançados. Muitos processos ainda são manuais, o que não apenas desacelera as operações, mas também aumenta o risco de erros.

Automatizar esses processos melhoraria significativamente a eficiência". Velardo diz também que "o gerenciamento eficaz das áreas ao redor dos portos é essencial. Isso envolve não apenas soluções tecnológicas, mas também melhores conexões rodoviárias e ferroviárias. A adoção de soluções de transporte multimodal em todo o País pode melhorar significativamente a eficiência logística".