

Cabotagem pode crescer com modais integrados

Encontro Porto & Mar debateu assunto

BÁRBARA FARIAS
DA REDAÇÃO

O avanço da cabotagem no País passa pela integração de modais de transporte de cargas, principalmente com o rodoviário no segmento de contêineres, e a regulamentação da Lei Federal 14.301/2022 (BR do Mar). Além disso, a eficiência logística está diretamente atrelada ao planejamento e ao custo-benefício. Os desafios do transporte entre os portos brasileiros foram debatidos durante o 1º Encontro Porto & Mar 2024, promovido pelo Grupo Tribuna, ontem, no auditório da Receita Federal, em Santos.

O vice-presidente de Relações Governamentais da Maersk na América Latina, Danilo Veras, cuja companhia opera cabotagem pela empresa Aliança, disse que o transporte de contêineres pelos navios

precisa estar em sintonia com o modal rodoviário. “(A cabotagem) é chegada ao terminal, navios, terminal novamente e destino”.

O CEO da Norcoast, Gustavo Paschoa, destacou que o grande competidor da cabotagem é o caminhão. “Temos que migrar um contêiner a cada cinco que estão rodando na costa brasileira para a cabotagem. Cabe a nós, operadores, três coisas: ter espaço nos navios para colocar os contêineres, planejamento e educar o embarcador para o transporte pela cabotagem”.

O diretor da Costa Brasil, Marcio Salmi, afirmou que os operadores devem investir em “frota e multimodalismo” para a expansão da cabotagem. “O Brasil é um país continental que precisa de integração logística eficiente. Somos viabilizadores desse tipo de conversão”.

Já a diretora do Instituto



Encontro Porto & Mar reuniu autoridades, empresários e especialistas no setor portuário para discutir transporte marítimo dentro do Brasil

de Logística e Supply Chain (Ilos), Mônica Barros, relacionou a falta de infraestrutura nos portos a custos logísticos elevados como barreiras à cabotagem. “Quando não tem a infraestrutura portuária adequada à janela que estava planejada, há uma piora do nível serviço com incremento de custo, aí é um potencial explosivo para você matar um pouco a cabotagem”.

Sobre os desafios para o modal, como a inexistência de centros de consolidação de cargas nos portos, tributos e burocracia, o diretor-presidente da Santos Brasil,

Antonio Carlos Sepúlveda, disse que “são problemas sistêmicos exclusivos da logística e não do Brasil. Eu não acho que isso ajude ou atrapalhe a cabotagem mais do que qualquer outro setor”.

Já o vice-presidente da Log-In Logística Intermodal, Marcus Voloch, lembrou sobre a discussão ocorrida em 2019 com o então Ministério da Economia em relação à não exigência de bandeira brasileira e os impactos nas regiões do País na cabotagem. “Naquela ocasião, a gente simulou o que aconteceria e o resultado foi um excesso de capa-

cidade entre Buenos Aires e Santos e um deserto no Arco Norte. Manaus acabaria, porque de Buenos Aires a Manaus precisa fazer vários fretes pequenos ao longo do caminho”.

O diretor-executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac), Luís Fernando Resano, frisou que a cabotagem está em crescimento no Brasil. “Em 2011, foram transportados na cabotagem 400 mil TEU (contêiner de 20 pés). Em 2023, foram 1,2 milhão de TEU, sendo cerca de 400 a 500 mil TEU de feeder (car-

ga com origem ou destino final no exterior) e o restante de carga doméstica”.

O secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Dino Batista, salientou que é necessário aumentar a oferta de arrendamentos nos portos organizados para essas empresa.

“Temos que disponibilizar, dentro do modelo de landlord (arrendamentos), nas companhias docas, mais áreas para serem leiloadas, investidas pela iniciativa privada, para dotar o País de mais infraestrutura para trabalhar os contêineres da forma mais adequada”.