



A GUERRA

e os impactos no transporte marítimo

Armadoras restringiram o número de navios que têm como rota o Oriente Médio, afetando cargas

TED SARTORI
DA REDAÇÃO

A guerra envolvendo Estados Unidos, Israel e Irã afeta o transporte marítimo mundial, embora os efeitos ainda estejam concentrados nas rotas do Golfo Pérsico, no Oriente Médio. As principais empresas armadoras adotaram medidas de contingência, restringindo o número de navios e as cargas que entram e saem daquela região. Procuradas por A Tribuna, elas não detalharam a quantidade de embarcações ou de mercadorias afetadas que fazem rotas via Porto de Santos.

O principal ponto de atenção é o Estreito de Ormuz, no Golfo Pérsico, por onde passa cerca de 20% de todo o petróleo transportado no mundo. “Qualquer tensão ali gera impacto imediato no comércio marítimo. Armadores e seguradoras ficam mais cautelosos, os custos de seguro e frete aumentam e algumas rotas passam a operar com mais risco e instabilidade”, afirma o especialista em logística Lúcio Lage.

A escalada do conflito levou, dentre outros fatores, à paralisação ou redução drástica da navegação na região, à retenção de dezenas de petroleiros em áreas de fundeio, a ataques a embarcações comerciais e ao cancelamento da cobertura por seguradoras, diz a advogada especialista em seguros Tatiana Algodal.

“Para além do Estreito de Ormuz, os efeitos se espalham para outros corredores estratégicos, como o do Mar Vermelho e Canal de Suez, que conectam Ásia e Europa; o Estreito de Bab el-Mandeb, que separa os continentes da Ásia e África, ligando o Mar Vermelho ao Golfo de Aden e ao Oceano Índico; e rotas Ásia-Europa e Ásia-Américas, afetadas por desvios, reprogramações de escalas e aumento de custos logísticos”.

EMPRESAS

A Maersk suspendeu reservas envolvendo

cargas reefer (refrigeradas) de e para os Emirados Árabes Unidos, Omã, Iraque, Kuwait, Jordânia, Catar, Bahrein e Arábia Saudita. “Para remessas que contenham alimentos essenciais, medicamentos e produtos perecíveis, faremos o possível”, informa a empresa.

Já as reservas de carga seca estavam suspensas, de acordo com a Maersk, de e para os Emirados Árabes Unidos, Iraque, Kuwait, Catar, Arábia Saudita (Dammam e Al Jubail), Omã (Sohar) e Bahrein, fazendo a mesma observação envolvendo remessas de alimentos, medicamentos e itens perecíveis.

A CMA CGM havia fechado todas as reservas de importação para o Iraque, Kuwait, Catar, Bahrein, Arábia Saudita e Emirados Árabes Unidos. A empresa porém, já reabriu os pedidos.

A MSC não respondeu aos questionamentos da Reportagem. No último dia 9, a empresa havia anunciado a suspensão de exportação para o Golfo Pérsico. “Todas as remessas em trânsito serão desviadas para o próximo porto seguro de descarga. Nesse local, a carga será descarregada e disponibilizada aos clientes para entrega e retirada locais”, disse. A MSC também tinha indicado a aplicação de sobretaxa obrigatória US\$ 800 por contêiner a todas as remessas afetadas para cobrir os custos de desvio.

SILÊNCIO E ATENÇÃO

Procurado sobre o tema, o Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), que representa 19 armadores, não se manifestou a respeito. Em nota, a Autoridade Portuária de Santos (APS) informa que “acompanha com atenção a evolução do cenário no Oriente Médio”, mas que, “até o momento, não há indicação de impactos diretos nas rotas marítimas que operam no Porto de Santos”. A empresa pública federal acrescenta que a diretoria de operações tem realizado reuniões periódicas de acompanhamento do quadro.

“É importante considerar que a logística marítima hoje é global e altamente integrada, o que significa que tensões regionais podem gerar efeitos indiretos, como ajustes de rotas ou reprogramações operacionais. Em cenários de guerra, é difícil prever todos os desdobramentos, mesmo estando geograficamente distantes”, observa a APS.

Irã recebe mais de 30% do milho exportado

■ O milho é o destaque dentre as cargas exportadas para o Irã via Porto de Santos. O equivalente a 30,51% dos embarques da mercadoria no complexo santista vão para aquele país, segundo dados da Autoridade Portuária de Santos (APS).

Outro produto que requer atenção, mas no que diz respeito à importação, é a ureia, segundo a APS. Trata-se do principal fertilizante nitrogenado utilizado pelos agricultores.

Ele é aplicado em culturas como milho, trigo, algodão e cana-de-açúcar, todas exigentes em nitrogênio e que contribuem para o aumento da produtividade.

“Para Santos, o canal de transmissão mais importante é a cadeia de fertilizantes e insumos químicos. O porto tem infraestrutura relevante para grãos minerais de desembarque, incluindo fertilizantes, enxofre e sal, e vários terminais dedicados a esse perfil”, lembra o coordenador executivo da Aliança Procomex, John Edwin Mein.

Embora o Irã tenha pouco peso na importação do insumo agrícola pelo Porto de Santos (apenas 0,01% do total), os demais países do Golfo Pérsico respondem por mais de 40% dos desembarques de ureia no complexo santista, com destaque para o Catar (34,5%).

“Os reflexos mais prováveis são fertilizantes mais caros ou com entrega mais incerta”, reforça Mein. (TS)

