



A “NOVA” CABOTAGEM DA BR DO MAR PODE ESTIMULAR TRANSPORTE POR CONTÊINER?

Marcelo Sucena – FGV Transportes

O uso de contêineres como forma de unitização da carga proporciona praticidade e segurança para o uso pelos modos aquaviário, ferroviário e rodoviário. Entretanto, é o aquaviário que se destaca pela utilização na cabotagem e em longo curso, principalmente.

De acordo com dados do Painel Estatístico da ANTAQ, o uso de contêineres no modo aquaviário demonstrou ótimo desempenho no período entre janeiro e outubro de 2019, com crescimento de 3,56% em TEU (*Twenty Equivalent Unit*). Mas, no mesmo período de 2020, reduziu tal ganho para 1,08% devido à pandemia da COVID-19. Nessa questão, vale observar na tabela adiante os desdobramentos dos dados pela ótica dos tipos de navegação, no mesmo período, denotando o constante desempenho positivo da cabotagem nos últimos anos.

Tipos de Navegação	Participação no Total (%)		Desempenho (%)	
	2019	2020	2019	2020
Longo Curso	68,5	67,8	-0,69	-2,06
Cabotagem	30,1	30,8	+15,11	+1,21
Interior	1,3	1,2	-9,47	-5,83
Apoio Portuário	0,1	0,2	+726,59	+43,15

Fonte: painel estatístico ANTAQ (dez/2020)

O Sistema de Desempenho Portuário da ANTAQ registra que o uso de contêineres foram predominantes na nossa importação em 2019, originados principalmente dos EUA e da China.

No Relatório da ANTAQ sobre o desempenho portuário do Brasil durante a pandemia da COVID-19 apresenta-se um histórico comparativo de exportações para China e da carga geral na cabotagem entre 2010 e o primeiro trimestre de 2020. Percebe-se, claramente, o potencial crescimento das exportações para lá, tanto quanto para a cabotagem. O mesmo Relatório ressalta ainda que o resultado das operações de carga com contêineres na cabotagem é considerado um bom indicador do comércio em geral (importação e exportação), pela movimentação dar-se pelo sistema de *hub-feederservice*, centralizando nos *hub ports*. Nesse cenário, ressalta-se o Porto de Santos que, em 2019 e 2020, foi responsável por 1/3 da movimentação por contêiner no Brasil.

Em 11 de agosto de 2020 o governo federal assinou o projeto de lei (PL) 4.199/2020 sobre o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, também conhecido como BR do Mar. Pretende-se a ampliação da concorrência no setor, criar novas rotas e reduzir custos de movimentação, além de melhorias de equilíbrio da matriz de transportes de carga brasileira. O referido PL foi aprovado pela Câmara dos Deputados em 8 de dezembro deste ano de 2020, por 324 a 114, seguindo para deliberação do Senado Federal e, conseqüentemente, para a sanção do presidente da República.

Em nota do Ministério da Infraestrutura, segundo a Agência Infra, registra-se que a sua intenção é ampliar o volume de contêineres transportados, por ano, para 2 milhões de TEU em 2022. Destaca também que outra meta é ampliar em 40% a capacidade da frota marítima dedicada à cabotagem nos próximos três anos, excluídas desse cálculo as embarcações dedicadas ao transporte de petróleo e derivados.

A possibilidade de se aumentar a quantidade de embarcações participantes converge para possibilidade real de incremento do uso de contêiner na cabotagem, haja vista que, atualmente, com as condições legais para o crescimento são excelentes, imagina-se com a BR do Mar.

O PL da BR do MAR apresenta ótimas perspectivas para os próximos anos para o uso de contêiner na cabotagem, gerando maior equilíbrio na matriz de transportes de cargas brasileira pela migração de parte da carga da movimentação rodoviária costeira para a cabotagem, reduzindo o custo Brasil. Como forma de exemplificar essa redução, uma viagem de Santos a Manaus, com apenas uma embarcação de 700 TEUS, tem-se o custo do combustível representando 5,0% do frete aquaviário, em comparação com 23% para o mesmo percurso rodoviário. Apesar disso, a Secretaria Nacional de Portos destaca o enquadramento positivo do modo rodoviário nesse cenário, que atua fortemente com caminhões na chegada e na saída dos contêineres dos portos, estimulando o seu uso para curtas e médias distâncias (onde é competitivo e eficiente) pela sua flexibilidade operacional.

“Este artigo expressa a opinião do autor, não representando necessariamente a opinião institucional da FGV”