

# Porte de navios e acessos serão desafios para próximo governo



Arquivo/Divulgação

*Para especialista, acesso terrestre é um aspecto a ser considerado pelo próximo gestor do governo federal. Luiz Felipe Assis, da Poli-UFRJ, vê país ainda com pouca movimentação de carga containerizada por ferrovia, o que poderia ajudar a descongestionar acesso da carga geral aos portos*

O aumento do porte dos porta-contêineres ao redor do mundo, além de suas restrições físicas, significa uma redução de escalas em longo curso e um aumento do transbordo, o que afeta a organização dos trades de outros tipos de transporte como, por exemplo, o de cabotagem. A avaliação é do professor Luiz Felipe Assis, coordenador do curso de graduação de Engenharia Naval e Oceânica da Escola Politécnica da UFRJ, em entrevista à **Portos e Navios** sobre os desafios para o próxima gestão presidencial do Brasil.

Com experiência nas áreas de transporte aquaviário e planejamento da construção naval, ele indicou o acesso terrestre como outro aspecto a ser considerado pelo próximo gestor do governo federal: “O país ainda movimenta pouca carga containerizada por ferrovia, o que poderia ajudar a descongestionar o acesso da carga geral aos portos, além, é claro, da melhoria dos acessos rodoviários aos portos”.

Ao tratar da adequação dos portos e terminais portuários a essas necessidades, ele comentou que as operações com granéis não têm encontrado dificuldades para recepção de navios de maior porte. “É claro que existem pontos que merecem atenção, como a possibilidade de recepção de navios Panamax com plena capacidade de carga, ou até maiores que os Panamax no escoamento de grãos no chamado Arco Norte”, ponderou.

No caso dos contêineres, de acordo com o professor, atualmente o Porto de Santos (SP) concentra a movimentação na costa leste sul-americana (ECSA), que tem origem e destino de grande parte da carga containerizadas do país. “O porto tem uma enorme estrutura para movimentação de contêineres e outras cargas, mas apresenta limitação de profundidade e no canal de acesso para recepção de navios maiores. Em 2021, foi autorizada a operação de navios com 366 metros de comprimento (navios na faixa de 14 mil TEUs), longe ainda da faixa de navios maiores, até mesmo para aqueles de 16 mil TEUs, que são empregados nas rotas transpacificas”, relatou Assis.

Com investimentos, Assis acredita que outros portos possam, eventualmente, receber navios de maior porte. “Santos concentra a maior infraestrutura e o maior volume de cargas, o que significaria grandes alterações na logística de contêineres do Brasil”.

O especialista destacou a importância de diferenciar operações ligadas à movimentação portuária de granéis sólidos e líquidos, daquelas que envolvem cargas containerizadas e estão normalmente concentradas nos portos públicos. “Os grandes volumes de operações de granéis ocorrem nos antigos terminais privativos de empresas – como Petrobras (petróleo e derivados) e Vale (minério de ferro) –, que já recebem navios de maior capacidade, como petroleiros VLCC e a minerais Valemax. Portos mais novos, como o Porto do Açu (RJ), também recebem petroleiros e graneleiros de grande porte na sua área offshore”, informou.

Por outro lado, Assis citou que a movimentação de carga containerizada está mais fortemente concentrada em portos públicos como o de Santos, Paranaguá (PR), Rio Grande (RS), Itajaí (SC), Rio de Janeiro (RJ), entre outros. “No entanto, a movimentação de cargas containerizadas, fora dos chamados portos organizados – como Itapoá (SC), Portonave (SC), DPWorld Santos (SP) e Chibatão (AM), por exemplo, já é bastante expressiva”.

O professor ainda avaliou que os terminais de contêineres – tanto no Brasil como na costa leste da América do Sul (ECSA) – não têm condições de receber os porta-contêineres de maior porte, que navegam pelo mundo na faixa de 18 mil TEUs a 24 mil TEUs. “Isso por conta das limitações físicas dos nossos portos, como o próprio acesso marítimo e a profundidade principalmente, mas também por questões operacionais e de demanda. A região ECSA ainda está longe de ter volume de cargas que justifique navios desse porte e os problemas operacionais que eles acarretam.”

Conforme Assis, o porte dos navios é limitado, principalmente pela profundidade do canal e do porto, enquanto outros fatores, tais como novos limites de emissões de gás carbônico (CO2), preços do petróleo, certas variáveis econômicas, custos de transporte por unidade (economias de escala) e a concentração das companhias de navegação orientam no sentido de se usar navios maiores. “Também é importante notar que as economias de escala, observadas com o aumento do porte das embarcações, visando ao menor custo por TEU, depende da eficiência dos portos, de forma a reduzir seus tempos em escalas. Por isso, ainda existem limites econômicos para a exploração dessas economias de escala”, disse o professor.

## Navios aliviadores

Segundo Assis, a frota de navios aliviadores em operação no Brasil é a maior do mundo e crescerá ainda mais. “Todos esses navios são afretados de bandeira estrangeira, inclusive, usando tripulação estrangeira na maioria dos casos. O marco legal do BR do Mar (Lei 14.301/2022), a meu ver, não vai mudar essa condição”, analisou.

Em sua opinião, há a necessidade de criar outro programa específico com “metas claras e critérios de avaliação realistas”, que possa reduzir o risco da operação marítima, podendo ele ser desenvolvido, por exemplo, com base em recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM). “Dessa forma, seria possível viabilizar a construção em estaleiros nacionais e a operação por empresas brasileiras, mesmo que oriundas do exterior, como é o caso do que ocorreu no Prorefam (Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo)”, salientou o professor.

Para ele, outro ponto central envolve as regras de conteúdo local para o segmento de petróleo e gás. “A regra de conteúdo local deve ser traçada no sentido de estimular, viabilizar os produtores nacionais, bem como induzir os ganhos de competitividade dessa indústria. Sendo assim, as regras não devem se restringir apenas a percentuais do investimento orçado (índice global) e a mera aplicação de multas pela não realização das metas propostas. Um modelo alternativo com diferenciação por segmentos, de forma a privilegiar áreas estratégicas como engenharia/projeto, por exemplo, deve ser pensado”.

PUBLICIDADE



([https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/ck.php?oaparams=2\\_\\_bannerid=474\\_\\_zoneid=110\\_\\_cb=446c7a288e\\_\\_oadest=https%3A%2F%2Fwww.portonave.com.br](https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/ck.php?oaparams=2__bannerid=474__zoneid=110__cb=446c7a288e__oadest=https%3A%2F%2Fwww.portonave.com.br))

([/#facebook](#)) ([/#twitter](#)) ([/#linkedin](#)) ([/#whatsapp](#)) ([/#telegram](#))

([/#facebook\\_messenger](#)) ([/#pinterest](#))

(<https://www.addtoany.com/share#url=https%3A%2F%2Fwww.portosenavios.com.br/artigo/porto-de-navios-e-acessos-serao-desafios-para-proximo-governo&title=Porte%20de%20navios%20e%20acessos%20ser%C3%A3o%20desafios%20para%20o%20pr%C3%B3ximo%20governo>)



([https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/ck.php?oaparams=2\\_\\_bannerid=285\\_\\_zoneid=29\\_\\_cb=901d5991bb\\_\\_oadest=https%3A%2F%2Ftche.digital%2F](https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/ck.php?oaparams=2__bannerid=285__zoneid=29__cb=901d5991bb__oadest=https%3A%2F%2Ftche.digital%2F))

([https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/ck.php?oaparams=2\\_\\_bannerid=42\\_\\_zoneid=37\\_\\_cb=4a0a0cd978\\_\\_oadest=https%3A%2F%2Fde-midia-2019-real%2F](https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/ck.php?oaparams=2__bannerid=42__zoneid=37__cb=4a0a0cd978__oadest=https%3A%2F%2Fde-midia-2019-real%2F))

([https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/ck.php?oaparams=2\\_\\_bannerid=285\\_\\_zoneid=29\\_\\_cb=901d5991bb\\_\\_oadest=https%3A%2F%2Ftche.digital%2F](https://revive.portosenavios.com.br/www/delivery/ck.php?oaparams=2__bannerid=285__zoneid=29__cb=901d5991bb__oadest=https%3A%2F%2Ftche.digital%2F))