

BRASIL

Editora: Elaine Cotta ecotta@brasileconomico.com.br
 Subeditora: Ivone Portes iportes@brasileconomico.com.br



Liberção de cargas nos portos brasileiros deve ficar mais ágil com novo sistema

Ricardo Nogueira/Folhapress

PONTOS FORTES

- **Segurança:** Extravio de cargas acontece em maior número em rodovias.
- **Preço:** Transporte marítimo reduz custos com seguro e frete.
- **Sustentabilidade:** Modal rodoviário polui três vezes mais que o aquaviário.

Governo importa sistema para estimular cabotagem no Brasil

Programa faz parte de projeto que prevê investimentos públicos de R\$ 6 bilhões no setor até 2014

Gustavo Machado
gmachado@brasileconomico.com.br

O governo brasileiro, em uma cooperação técnica com o de Cingapura, está desenvolvendo um sistema para informatizar as operações de cabotagem — transporte interestadual por via marítima — no Brasil.

Parte de um projeto da Secretaria dos Portos da Presidência da República (SEP), que promete investir R\$ 6 bilhões até 2014 no transporte marítimo, o Programa de Incentivo à Cabotagem (PIC) deve alavancar a capacidade de transporte em contêineres de 5,5 milhões de toneladas por ano para 30 milhões de toneladas por ano.

Em dezembro, uma equipe especializada da agência Info-comm Development Authority (IDA) foi enviada pelo governo de Cingapura para realizar a prospeção dos portos brasileiros. Até fevereiro deste ano, o projeto deve ser concluído. A SEP espera que o programa co-

mece a funcionar em todos os portos públicos no início de 2013. De acordo com Wagner Costa, coordenador de logística da SEP, a utilização da cabotagem por pequenas e médias empresas garantirá o crescimento do setor após a informatização. “Hoje, essas companhias não possuem escala para operar. Mas o sistema online reunirá todas as cargas fragmentadas em um único lote. Essa carga difusa corresponde a 25% de todo o potencial da cabotagem”, diz.

Atualmente, apenas Login, Maestra, Mercosul Line e Aliança prestam esse serviço no Brasil. Costa, que não possui estimativa para o custo do programa, não descarta dividir os gastos com a iniciativa privada. “A SEP iniciará estratégias para buscar investimentos, públicos ou privados. Já temos falado com algumas empresas”, comenta.

Outro empecilho são os diversos sistemas burocráticos para controle das cargas, os quais não estão integrados.

Os programas Porto Sem Papel, Siscomex, Receita Federal e Supervia devem ser substituídos pelo novo software online. Segundo Aparecido Mendes Rocha, diretor da Lógica Seguros, presente em reuniões com a SEP, IDA e as empresas, pretende-se implantar um sistema simplificado e integrado, assim como no modal rodoviário. “Em Cingapura existe um siste-

ma assim, utilizado pelo governo e pela iniciativa privada que reúne todas as informações”, diz. Wagner Costa afirma que entraves do setor serão resolvidos com o software. O coordenador se utiliza da experiência de Cingapura na área para garantir a excelência do futuro da cabotagem do Brasil. “Entre a entrada da carga e a liberação no porto de Cingapura, demoram-

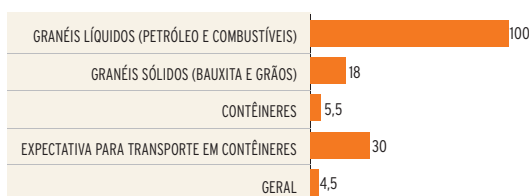
se apenas dois minutos. Este é um gargalo brasileiro que será resolvido. Se a experiência na cabotagem for positiva, o sistema pode ser expandido para todo o setor de transporte de longo curso”, comenta.

O objetivo do governo é fomentar o transporte marítimo em detrimento do rodoviário. De acordo com Osvaldo Agripino de Castro, advogado especializado em direito marítimo, há três ganhos com o uso do transporte intermodal pelo mar. “Há maior segurança, um menor custo, além de ser sustentável”, comenta Castro.

Aparecido Rocha afirma que o transporte de cabotagem desperta interesse do mercado segurador, por ser uma alternativa para o equilíbrio das contas do seguro no ramo de transportes. “Os riscos na cabotagem são menores e praticamente concentrados nos percursos rodoviários iniciais e complementares à viagem por água”, diz o executivo. ■

CRESCIMENTO

Quantidade transportada pelo sistema de cabotagem no Brasil, em milhões de toneladas por ano



Fonte: Antaq