



O hub port brasileiro é santista

Na última reunião de diretoria, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) divulgou um estudo sobre a quantificação da navegação feeder de contêineres na cabotagem brasileira. Para quem não está familiarizado com o termo, navegação feeder de cabotagem é aquela que, a partir de um porto concentrador conhecido como hub port, distribui a carga de contêiner de importação proveniente do comércio exterior para outros portos nacionais da costa brasileira (chamados feeder ports ou portos alimentadores).

Na exportação, a navegação feeder ocorre quando concentra as cargas de contêineres vindas de um ou mais terminais nacionais para que a partir do hub port elas sejam enviadas ao porto estrangeiro de destino. A navegação feeder se difere da chamada cabotagem pura que é aquela cujos contêineres são distribuídos pela costa brasileira via marítima, mas não possuem origem ou destino no exterior, sendo apenas para consumo doméstico. O estudo foi feito a partir do levantamento dos bancos de dados da Antaq em conjunto com o Sistema Mer-



cante gerido pela Receita Federal do Brasil e do Sistema de Controle da Arrecadação do Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante (AFRMM).

Levantados os dados de 2017 a 2021,

o estudo apontou que o serviço feeder cresceu à taxa anualizada de 13,9%, enquanto a cabotagem pura cresceu a 12% no mesmo período, sendo que dentro de toda a navegação de cabota-

gem a proporção do feeder em relação à cabotagem pura variou, nesse período, entre 38% e 44%. O complexo portuário de Santos (Porto de Santos e TUP DP World Santos) é considerado a origem ou o destino nacional de 65,83% de toda carga feeder, número que o classifica como o maior ou o único hub port brasileiro, pois nenhum outro porto no Brasil tem participação de mercado equiparável.

A título de comparação, trago os dados do complexo portuário de Itajaí (Porto de Itajaí e TUP Portonave), por onde passam 2,04% da carga feeder, e do complexo de Paranaguá, por onde trafegam 4,89% desse mercado. E só para ter uma ideia da dimensão desse mercado, destaco que esses três complexos portuários concentraram 69,2% de toda carga destinada ou proveniente da navegação de longo curso em 2021. O complexo de Santos com 40,7%, o complexo de Itajaí com 17,6% e o complexo de Paranaguá com 10,9%. Das 15 principais rotas da carga feeder no Brasil, 12 passam pelo Porto de Santos, sendo a rota Vitória-

Santos responsável por 17,9% da carga feeder movimentada em 2021.

Tendo uma participação mais expressiva na importação (quando determinado item chega ao mercado brasileiro), as principais cargas movimentadas no Porto de Santos foram produtos de plástico, insumos químicos, ferro e aço. Já na exportação santista se destacam produtos do agronegócio brasileiro como algodão, café, açúcar, carne e celulose.

No momento em que estamos discutindo a concessão do Porto de Santos e a licitação de um novo terminal de contêineres no Porto (o tão debatido STS10), esse estudo traz ainda mais clareza sobre a relevância de prover uma infraestrutura adequada para movimentar todas as cargas que demandam o mercado marítimo brasileiro. Se é sabido que cerca de 96% das cargas do comércio exterior brasileiro passam pelos portos, saber quem é o hub port brasileiro é imprescindível para a adoção das políticas públicas e instrumentos regulatórios que fortaleçam ainda mais a matriz de transporte nacional.