

Portos secos inteligentes no corredor bioceânico Capricórnio

04/11/2025

O **Corredor Bioceânico Capricórnio (CBC)** é mais do que uma rota multimodal: trata-se de uma iniciativa estratégica de integração física e econômica que conecta o Porto de Santos às regiões andinas. A rota passa pelos estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul, cruza o Chaco paraguaio, segue pelas províncias argentinas de Salta e Jujuy e chega aos portos chilenos de Antofagasta e Iquique. Concebido no âmbito da **Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana (Iirsa)**, o corredor busca não só conectar o Atlântico ao Pacífico, mas também aproximar os mercados sul-americanos dos asiáticos. [1]

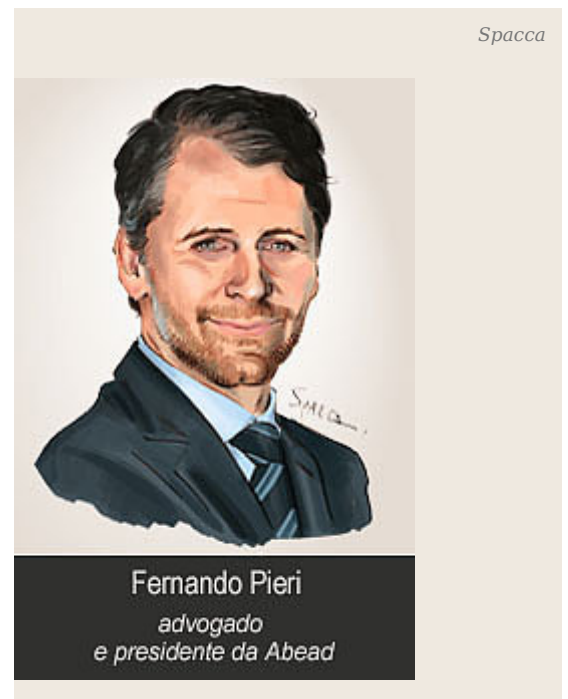
O projeto transcende o conjunto de obras de engenharia, tais como pontes e estradas, pois pressupõe uma **reengenharia institucional e normativa dos órgãos de controle nas fronteiras**. Assim, para que o **CBC** opere com eficiência, são indispensáveis sistemas interoperáveis, com procedimentos de trânsito aduaneiro internacional harmonizados entre os territórios de Brasil, Paraguai, Argentina e Chile. Além disso, ao longo do percurso serão necessárias estruturas físicas adequadas, em especial armazéns alfandegados, câmaras frigoríficas, pátios para inspeção de cargas, entre outras.

Sobre as estruturas físicas, vale lembrar que o **CBC** está sendo concebido para escoar, de forma competitiva, as commodities sul-americanas. Produtos como soja, algodão, minério de ferro e carne de frango/bovina precisam de uma logística eficiente para serem competitivos no comércio exterior.

Nesse sentido, apesar dos avanços nas obras de engenharia do **CBC**, faltam avanços em outras frentes, tais como legislações nacionais, processos e procedimentos relacionados ao trânsito aduaneiro internacional, interoperabilidade de sistemas entre os órgãos de fronteira, rapidez na liberação de cargas por parte de órgãos agrícolas e de vigilância sanitária, e recintos alfandegados (portos secos e/ou Clias) em áreas estratégicas ao longo do percurso, tais como Campo Grande, Porto Murtinho, Mariscal Estigarribia, Salta, Paso de Sico, entre outros.

O presente artigo limita-se a abordar o último ponto, relativo aos recintos alfandegados (portos secos e/ou clias), e, em particular, a importância da modernização da legislação sul-americana, como exemplifica o **Projeto A2** da Receita Federal brasileira. [2]

Teoria: portos secos



De forma sucinta, portos secos são terminais interiores ligados a portos marítimos. Em muitos países, essas estruturas tornaram-se elementos fundamentais para descongestionar as áreas portuárias, massificar fluxos de carga e integrar as cadeias logísticas, desempenhando funções de terminais satélites, centros de distribuição e instalações de transbordo.

A evolução da distribuição de cargas concentra-se cada vez mais no interior, devido à complexidade da logística e à necessidade de soluções intermodais. Entre os serviços ofertados por um porto seco incluem-se, mas não se limitam a, a armazenagem, o despacho aduaneiro e os serviços logísticos.

Segundo Rodrigue, Notteboom e Pallis (*Port Economics*, 2023), as três funções principais do porto seco são [3]:

- (a) terminais satélites, próximos aos portos, que absorvem serviços caros ou congestionados, como depósitos de contêineres e transbordo;
- (b) centros de distribuição ou *load centers*, grandes instalações intermodais em áreas metropolitanas que combinam armazenagem, distribuição e serviços logísticos;
- (c) instalações de transbordo, que conectam redes de frete de longa distância e muitas vezes se localizam em fronteiras, associando processos administrativos e atividades de valor agregado.

Entre os critérios de sucesso de tais instalações podem-se citar a localização acessível a ferrovias e hidrovias; ou seja, a **capacidade real de operar a intermodalidade**, o **acesso a mercados com fluxos para reconciliar vazios e cheios** e a **governança adequada**, preferencialmente com participação privada, minimizando a interferência política.

Rumo ao oeste com os portos secos inteligentes

O comércio exterior brasileiro esbarra em gargalos logísticos, marcados por portos marítimos congestionados e ineficientes. As demoras na liberação de cargas resultam em altos custos de sobre-estadia (*demurrage*), valor adicional pago por atrasos no giro de contêineres e navios.

Nas cidades portuárias brasileiras é comum observar filas de navios à espera de atracação, como se vê nos portos de Santos e Paranaguá. Além das limitações estruturais e operacionais — como falta de berços, equipamentos de movimentação de contêineres e pátios de armazenagem reduzidos —, persiste a tradicional burocracia que encarece e retarda o processo logístico.

Além da ineficiência portuária, as commodities precisam percorrer longas rotas rodoviárias até os portos marítimos do Atlântico para só então, serem embarcadas rumo ao exterior. A partir daí, enfrentam custos e riscos adicionais em rotas internacionais, como o Canal do Panamá e, mais recentemente, o Canal de Suez, sujeito a tensões geopolíticas. Em síntese, **a dependência quase exclusiva dos portos marítimos tradicionais e do corredor Atlântico impõe limites à competitividade e ameaça a segurança comercial regional no longo prazo.**

Diante desse quadro, ganha força a visão de abrir caminhos rumo ao Pacífico, por meio do **CBC** e da implantação de **portos secos estratégicos, capazes de trazer** múltiplos benefícios para o comércio exterior brasileiro.

Primus, descongestionariam as zonas portuárias litorâneas, transferindo parte das operações burocráticas e armazenagem para o interior. Ao retirar caminhões e contêineres das saturadas retroáreas, reduzem-se filas, tempos de espera e custos operacionais.

Secundus, os portos secos aproximam a fronteira aduaneira das regiões produtoras. Em vez de produtores e indústrias transportarem cargas até o Porto de Santos, podem realizar o despacho aduaneiro no porto seco mais próximo. Isso representa menor custo de transporte terrestre até o ponto de embarque internacional e prazos mais curtos para o recebimento das receitas de exportação. Essa proximidade estimula a criação de polos produtivos. Por exemplo, um porto seco em Mato Grosso do Sul pode atrair operadores a instalar estruturas de consolidação de soja ou unidades de processamento semindustrial, agregando valor antes da exportação.

Tertius, os portos secos ampliam janelas logísticas e equilibram fluxos sazonais. Por oferecerem capacidade de armazenagem alfandegada no interior, permitem reter parte da safra em depósitos próximos à origem e liberar gradualmente as cargas para exportação ao longo do ano. Dessa forma, suavizam-se os picos de embarque após a colheita e evitam-se gargalos severos nos portos marítimos. Na prática, o produtor ganha tempo para escolher o melhor momento de vender, não mais forçado a escoar tudo em poucas semanas, enquanto os portos recebem volumes mais constantes e diluídos ao longo do ano. Essa elasticidade logística reduz a sazonalidade e confere estabilidade ao sistema.

Um terminal interior funciona como um verdadeiro “pulmão de estocagem”, armazenando excedentes da supersafra e liberando-os nos períodos de entressafra, o que ajuda a estabilizar a oferta e os preços. Para tanto, nos portos secos, dois regimes aduaneiros especiais podem ser amplamente utilizados, permitindo flexibilidade comercial para os exportadores:

(a) o **entrepósito aduaneiro de exportação**, que permite a estocagem das mercadorias destinadas a compradores no exterior pelo prazo de um ano (artigo 26, I, IN RFB nº 241/2002), e o

(b) **depósito alfandegado certificado (DAC)**, que permite considerar exportada, para todos os efeitos cambiais, creditícios, tributários e fiscais, a mercadoria depositada em porto seco, que seja vendida a comprador no exterior mediante contrato de entrega no território nacional e à ordem do adquirente (artigo 493, do Regulamento Aduaneiro).

É, portanto, na direção do Pacífico que se abrem novos corredores de escoamento, rompendo a dependência do eixo Atlântico tradicional e inaugurando uma nova **etapa de integração logística continental**. A combinação entre portos secos modernos e corredores multimodais representa uma das mais promissoras alternativas para fortalecer a competitividade brasileira e diversificar as rotas do comércio internacional.

Casos de sucesso nacionais e internacionais

No Brasil, há experiências bem-sucedidas que demonstram o potencial transformador dos portos secos na integração logística e na interiorização do comércio exterior. Dois estados que oferecem exemplos são o de **Minas Gerais**, com **seus seis recintos alfandegados de zona secundária**, e o **Porto Seco de Anápolis (PSCO)**, em Goiás — todos eles localizados em

estados sem acesso direto ao litoral, os chamados “mediterrâneos” ou *landlocked*.

Essas estruturas tornaram-se *hubs* logísticos estratégicos, ampliando sobremaneira a competitividade regional e demonstrando como a presença de portos secos e Clias [4] pode gerar desenvolvimento econômico e eficiência operacional, mesmo longe dos grandes portos marítimos.

Em nível internacional, diversos países consolidaram modelos de sucesso. Um dos mais emblemáticos é o sistema de portos secos da Suécia, integrados ao Porto de Gotemburgo. Nas últimas duas décadas, o porto sueco estruturou uma rede de 25 terminais interiores conectados por trens diários, conhecida como *Railport Scandinavia*. Essa rede alterou significativamente a matriz de transporte, aumentando de forma substancial a participação do modal ferroviário no volume de cargas. O resultado foi a **redução da pressão sobre rodovias, menores custos logísticos e diminuição das emissões de carbono**, medida muito alinhada com a pauta de sustentabilidade das Aduanas, especialmente da União Europeia.

Os portos secos suecos permitem que contêineres sejam liberados e inspecionados em cidades distantes, chegando ao porto marítimo já desembaraçados e apenas trocando de modal. Trens noturnos sincronizados com as janelas de embarque levam as cargas diretamente ao navio, modelo que inspira as iniciativas brasileiras de interiorização aduaneira e conexão ferroviária entre terminais secos e portos marítimos. Outros casos de sucesso são os portos secos ao longo da bacia do rio Reno na Europa, o *Kansas City SmartPort*, nos EUA, com depósito climatizado subterrâneo, e o da região de Chongqing com o uso de barcas e ferrovias.

Na Espanha, o Porto Seco de Madri (Coslada) conecta a capital ao Porto de Valência, sendo hoje um elo logístico essencial para os setores automotivo e agroalimentar da região central espanhola. Esse modelo reforça a importância da integração ferroviária e da sincronização entre zonas produtivas e portos marítimos. [5]

Esses casos internacionais comprovam que **portos secos bem planejados e integrados aumentam a capacidade logística, a eficiência operacional e a confiabilidade das cadeias de suprimentos**. Seguindo essa direção, o Brasil pode transformar seu mapa logístico, interiorizando o comércio exterior e reduzindo sua dependência das rotas tradicionais do Atlântico.

Modernização da legislação no Brasil

Nesse cenário, a perspectiva de um **marco legal moderno** e que ofereça **segurança jurídica** para recintos alfandegados de zona secundária já existentes e para novos investimentos, de modo que eles possam prestar serviços ágeis, de qualidade, eficientes, com menor custo e sustentabilidade é medida imprescindível e urgente.

O **projeto de lei do Porto Seco A2**, que a Receita brasileira pretende encaminhar ao Congresso, atende tais anseios e necessidades. O projeto oferece segurança jurídica e simplifica o procedimento de autorização para funcionamento dos recintos na medida em que se abandona o modelo licitatório, desnecessário para o caso, evoluindo para a licença. O prazo de sua concessão previsto é compatível com os investimentos necessários, portanto, de 25 anos,

renováveis por igual período.

Há ainda a liberdade para fixação de tarifas pelo interessado, licenciado e prestador do serviço, bem como a reunião de todos os 62 recintos alfandegados de zona secundária já existentes sob o mesmo modelo jurídico e as mesmas regras, sem distorções e desigualdades injustificadas. A mudança de controle de tais empreendimentos não será obstada pela autoridade aduaneira e será regida pelos interesses privados, como sói acontecer, pois as regras de alfandegamento, *compliance* e segurança permanecem, estando o Armazém Alfandegado Porto Seco A2 sobre o controle acionário desse, ou daquele, grupo econômico, ou desses ou daqueles sócios.

Ademais, com a possibilidade de o A2 ampliar sua atuação e oferecer, sendo OEA, outros serviços em relação às cargas a ele direcionadas, como os de *licenciamento, consolidação e desconsolidação de carga, contratação de transporte, câmbio e seguros, importar ou exportar por conta e ordem de terceiros, operar os regimes aduaneiros especiais de entreposto aduaneiro e trânsito simplificado e de manter em sua área mercadorias já nacionalizadas, caso seja integrado a um centro de distribuição*, conjuga-se promissoramente com a demanda logística do **CBC** e o escoamento da produção rumo ao Pacífico.

Estabelecido o novo marco legal, com segurança jurídica, simplificado e moderno, consentâneo às necessidades do comércio exterior brasileiro, os **Portos Secos A2** poderão exercer plenamente o papel para o qual são vocacionados, sendo catalisadores de crescimento e de maior fluidez dos fluxos de exportação e importação, tão necessários, quanto aguardados pelas empresas brasileiras. Em um novo cenário global de comércio, com guerras tarifárias, conflitos bélicos e incertezas, o **CBC** e o **Porto Seco A2** soam como a **descoberta do caminho marítimo para as Índias**, inspirando otimismo e progresso!

[1] Banco Interamericano de Desenvolvimento. *Plan Maestro Regional de Integración y Desarrollo del Corredor Bioceánico de Capricornio*. Buenos Aires: BID, 2023.

[2] Recomendamos a leitura do artigo: “[Recintos Alfandegados: o que vem a ser o Porto Seco A2](#)”, de autoria de Fernando Pieri, publicado em 30/09/2025, nessa Coluna.

[3] RODRIGUE, Jean-Paul; NOTTEBOOM, Theo; PALLIS, Athanasios. *Port Economics, Management and Policy. Chapter 2.3 – Inland Ports / Dry Ports*. DOI: [aqui](#). Acesso em: 14 out. 2025.

[4] Na realidade brasileira, ambos atuam como recintos alfandegados em zona secundária, sendo a maioria deles hoje CliaS. Segundo dados da RFB, estão em atividade 37 CliaS e 25 portos secos.

[5] RODRÍGUEZ ESTÉVEZ, Damián; GONZÁLEZ-CANCELAS, Nicoletta; CAMARERO ORIVE, Alberto; VACA CABRERO, Javier. *Development of a “Smart Dry Port” indicator and ranking calculation for Spanish dry ports*. *Future Transportation*, v. 3, n. 4, p. 1272-1291, 2023. DOI: [aqui](#).

Fonte: <https://conjur.jumps.com.br/2025-nov-04/portos-secos-inteligentes-no-corredor-bioceanico-capricornio/>