



À beira do colapso, portos ameaçam retomada econômica

Síntese: *Principal porta do comércio exterior do país, os portos brasileiros dependem de investimentos significativos para não travar. Nos anos recentes, os aportes públicos desceram a níveis historicamente baixos, agravando os gargalos existentes. Segundo o Ipea, seria necessário investir R\$ 42,9 bilhões para enfrentar o problema, do qual o PAC passa longe. Mais do que deixar o setor à míngua, o governo federal tem dificultado a execução de empreendimentos privados. A modernização portuária é uma excelente agenda para o país, até pelo que representa de defesa do meio ambiente.*

A retomada do crescimento econômico corre risco de esbarrar nas portas de saída do país. Os portos brasileiros estão à beira de um colapso e, caso não recebam investimentos urgentes, poderão prejudicar o nosso comércio internacional. Embora a necessidade de aportes seja considerável, o governo federal – responsável pela manutenção da infraestrutura portuária brasileira – não tem dedicado atenção à altura ao problema. Com isso, os desafios só se agravaram nos últimos anos.

O potencial de transporte hidroviário do país é claramente subexplorado. Apenas 14% das cargas transitam pelo modal, ante os 52% transportados por rodovias. O governo federal lançou um plano para dobrar esta participação até 2023, mas daí à prática o caminho é longo. O país dispõe de 7 mil km de costa marítimas e mais de 40 mil km de rios navegáveis, ambos com imensas e mal aproveitadas possibilidades para transporte de cargas e passageiros.

Pelos portos brasileiros transita cerca de 77% do nosso comércio exterior. Em razão das deficiências dos terminais, o custo de movimentação destas mercadorias é um dos mais elevados do mundo. No Brasil as despesas logísticas alcançam 13% do PIB, enquanto nos Estados Unidos não passam de 9%. A consequência disso é evidente: produtos “made in Brazil”, principalmente industrializados, perdem competitividade no mercado global.

O tamanho dos gargalos

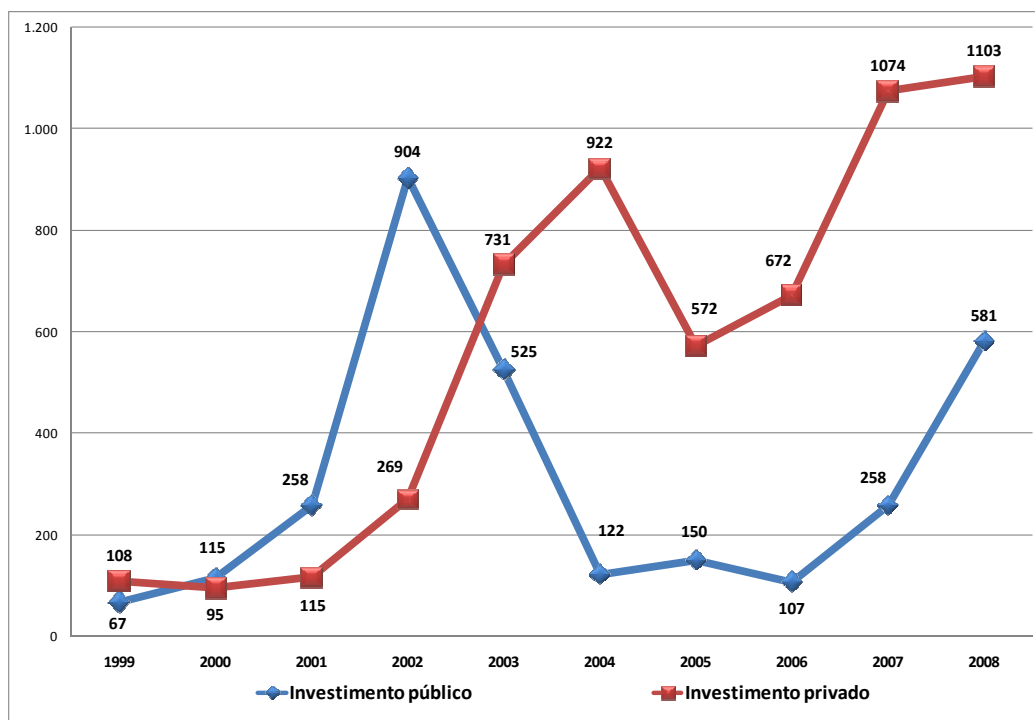
A estrutura portuária brasileira melhorou a partir da promulgação da Lei de Modernização dos Portos, em 1993. Mas ainda está muito aquém do necessário para não travar o crescimento do país. Estudo recém-publicado pelo Ipea estimou o quanto é preciso investir para eliminar gargalos que hoje travam o setor portuário: seriam necessárias 265 obras, que demandam investimento de R\$ 42,9 bilhões.

A menor parte disso (10%) refere-se à construção de novos terminais. O grosso do investimento destina-se a ampliar e recuperar áreas portuárias já existentes, assim como melhorar acessos, dragar canais e berços de atracação e modernizar equipamentos. Resta claro que o maior problema repousa na estrutura atual – debilitada e, em sua maior parte, ainda subjugada à ineficiência da gestão federal.

Os investimentos teriam o condão de remover entraves às exportações e, com isso, permitir um salto considerável na competitividade nacional. Mas o histórico recente não estimula maiores expectativas quanto a isso. Os aportes públicos no setor hidroviário têm oscilado em torno de 0,06% do PIB, em queda livre desde 2002: no ano passado foram investidos R\$ 581 milhões.

O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) também não se mostra capaz de alimentar esperanças. Dos R\$ 646 bilhões previstos, o governo federal destinou somente R\$ 3,1 bilhões para o setor portuário, o que equivale a módico 0,48% do total. Dos gargalos identificados pelo Ipea, apenas 41 são objeto de ações do PAC. Mesmo assim, mais da metade delas ainda encontra-se em "fase preparatória", o que significa que sequer tiveram licitação lançada. Pior: só duas ações foram concluídas até hoje, de acordo com balanço divulgado neste mês.

Investimentos no setor portuário (em R\$ milhões)



Fonte: "Gargalos e Demandas da Infraestrutura Portuária e os Investimentos do PAC". Ipea, setembro de 2009.

Porto de Santos no limite

Um dos exemplos do andamento insatisfatório das ações federais é o que ocorre no porto de Santos, o maior do continente, com movimentação de 110 milhões de toneladas por ano. Só agora, quase dois anos depois do lançamento de um "plano nacional", o governo federal conseguiu assinar os contratos para dragagem do canal de navegação do terminal.

Estima-se que, com o aumento do calado, a capacidade do porto cresça 30%, mas só vendo para crer: atualmente a Codesp (estatal federal que administra Santos) não consegue sequer dragar os volumes autorizados pelas autoridades ambientais do estado de São Paulo. Desde 2006, quando obteve aval para aumentar o volume retirado, nunca conseguiu cumprir mais que 65% das metas. A consequência é que navios de maior porte não conseguem atracar em Santos, o que onera o custo dos fretes.

De acordo com o estudo do Ipea, o porto de Santos demanda investimento de R\$ 8,7 bilhões para evitar que suas atividades fiquem estranguladas. Para as recém-anunciadas obras de dragagem no terminal, o PAC destinou R\$ 199 milhões. Vale lembrar que, em 2007, o governo paulista tentou convencer a União a repassar-lhe o controle do porto, sem sucesso.

Governo não age e não deixa agir

Mas não é só em Santos que a inação federal acarreta prejuízos e barra o avanço da economia brasileira. Após a Lei de Modernização dos Portos, o setor privado passou a responder pelo investimento em equipamentos, recuperação e manutenção das instalações portuárias, bem como pela construção de novos terminais. Mas os empreendedores privados se deparam com enormes dificuldades para realizar seus negócios.

Um dos entraves está no marco regulador (decreto nº 6620/08) adotado a partir do ano passado. Num de seus pontos, determina que donos de terminais portuários privados têm de operar maior quantidade de carga própria do que de terceiros. Mais que isso, mesmo depois que a União dá sinal verde ao empreendimento, o investidor precisa participar de licitação para usar sua própria área.

O governo federal também não tem agido para permitir a renovação de uma centena de contratos de arrendamento portuário que já venceram ou vencerão até 2013. Apenas em sete destes terminais, há investimentos privados de R\$ 250 milhões previstos, tudo aguardando definição governamental para sair da gaveta. São projetos que aumentariam a eficiência dos portos e, desta forma, colaborariam para reduzir os custos logísticos no país.

A modernização portuária é uma excelente agenda para o desenvolvimento brasileiro, até pelo que representa de defesa do meio ambiente. O transporte hidroviário ajuda a reduzir substancialmente a emissão de carbono, quando comparado às ferrovias e, principalmente, às rodovias. O governo federal, porém, parece acreditar que o crescimento brotará sob quaisquer condições. Não é verdade. Se o país não começar a resolver seus problemas logísticos, corre o risco de, em pouco tempo, travar.



"Brasil Real - Cartas de Conjuntura ITV" é uma publicação quinzenal do Instituto Teotônio Vilela.
Caso não queira voltar a recebê-la, clique [aqui](#).

Se preferir, basta responder este e-mail preenchendo o campo Assunto com a palavra "Cancelamento" e seu endereço será excluído de nossa lista.

INSTITUTO TEOTÔNIO VILELA

Instituto Teotônio Vilela . Senado Federal Anexo 1 - 17º andar - Sala 1707 . CEP 70165-900 . Brasília - DF . Tel.: (61) 3311-3986 / 3311-4338 / 3224-5282 / 3323-7990 . Fax: (61) 3311-3891 . e-mail: itv@itv.org.br . site: www.itv.org.br