

## Burocracia: um grande inimigo do governo Lula

O impulso imprimido pelo atual governo brasileiro à economia e ao comércio exterior é indiscutível. O Presidente Lula inicia a segunda metade do seu mandato tendo alcançado a marca dos US\$ 100 bilhões anuais exportados, o que não é pouco para um país que nas últimas décadas rolou com imensas dificuldades a sua dívida externa. As exportações brasileiras são competitivas, fato sobejamente comprovado inclusive com a recente valorização do real, o que significa que podemos ampliar mais ainda o saldo da balança comercial. Entretanto, a falta de uma política pública consistente para a área logística – e em particular para os portos, que hoje constituem um dos principais gargalos logísticos – pode frear o desenvolvimento recém retomado.

Ciente de que os avanços verificados no setor portuário na última década se devem principalmente ao dinamismo dos terminais privados, o Presidente tem se pronunciado com muita propriedade sobre os assuntos portuários, sobretudo ao defender agressividade na atração de investimentos privados para o setor e estabilidade para os investidores, sob forma da garantia do prazo de 50 anos para exploração de terminais. É preciso que esses bons propósitos sejam consubstanciados numa política setorial para os portos, pois, dada a diversidade de instâncias públicas que interferem no segmento, oriundas de nada menos do que dez Ministérios, somente uma sinalização direta e clara da Presidência da República poderá evitar que a burocracia ignore as boas intenções tantas vezes manifestadas. O mau exemplo começa pela própria agência reguladora do transporte aquaviário, a Antaq, que, exorbitando de suas atribuições, emite atos normativos contra a orientação do Ministério dos Transportes. Se o próprio MT, representante do Executivo Federal perante os portos, não consegue fazer valer suas

posições, o que dizer das demais Pastas, que só se fazem presentes nos portos por meio de órgãos de escalões inferiores? Por isso a intervenção pública no setor portuário é fragmentada e casuística.

---

### Os terminais portuários estão abarrotados de cargas e operando no limite de sua capacidade

---

O trabalho da burocracia para desconstruir, naquilo que contraria seus próprios interesses, o modelo erigido pela Lei 8.630 – se é que podemos chamar a isso trabalho – é silencioso e contínuo. É costurado com portarias, resoluções e outros atos normativos freqüentemente conflitantes com os princípios estabelecidos pela lei, com paralisações e operações “padrão”, enfim, com todo expediente capaz de atrasar, bloquear ou simplesmente contingenciar o fluxo das exportações e importações processadas pelos portos.

O engessamento burocrático fica patente nas administrações portuárias, presas a estruturas jurídicas anacrônicas e entregues a gestores que, mesmo sendo profissionais capazes, quase sempre não têm espírito empreendedor. Ainda que tivessem, ficariam de mãos atadas diante dos estatutos arcaicos e inflexíveis que regem esses órgãos. Para os portos voltarem a acompanhar o ritmo do crescimento da economia brasileira, é fundamental modernizar suas administrações e colocar à frente delas profissionais com formação empresarial, talento para gerir

negócios e liderança para solucionar conflitos.

Também por inércia dos escalões intermediários do governo federal, a situação da infra-estrutura marítima do sistema portuário é calamitosa. Grandes navios não têm acesso a alguns dos nossos principais portos, o que resulta em perda de competitividade das exportações brasileiras. Os próprios terminais poderiam cuidar da manutenção da infra-estrutura marítima, mediante o recolhimento de tarifas controladas pelo poder público. Ou então o governo poderia licitar a atividade de dragagem como fez com as rodovias. As vias de acesso marítimo aos portos são como estradas submersas, cujos usuários não hesitariam em pagar pedágio em troca de condições seguras e confortáveis de navegação. O que ocorre hoje, entretanto, é que na maioria dos casos o próprio governo cobra tarifas relacionadas a serviços de dragagem que não são realizados.

Com o crescimento das exportações, os terminais portuários estão abarrotados de cargas e operando no limite de sua capacidade. Enquanto isso, ainda há áreas públicas ociosas, que poderiam estar sendo licitadas para ampliar os atuais ou permitir a instalação de novos terminais. O governo tem todas as armas para colocar a infra-estrutura portuária no mesmo ritmo de expansão do comércio exterior, mas, para que os escalões inferiores parem de boicotar as diretrizes da cúpula, é indispensável que o Presidente ponha o peso de sua autoridade numa Política Portuária Nacional.

**Este artigo foi publicado na edição nº 311 do Guia Marítimo**