

## Privatizar a dragagem

A privatização dos serviços portuários ficou pela metade no Brasil. Inegavelmente bem sucedida no que diz respeito aos terminais notadamente os de contêineres, que, após a abertura para a iniciativa privada, triplicaram sua produtividade e reduziram seus preços em cerca de 50% - ela até hoje não chegou a um segmento fundamental da infra-estrutura portuária: a dragagem.

A preservação desse reduto estatal vem custando caro não só para o transporte marítimo, mas para toda a cadeia logística do comércio exterior. Uma combinação perversa de imobilismo com desvio de finalidade de recursos financeiros faz com que muito se gaste e quase nada se faça quanto à manutenção do calado dos portos, resultando em prejuízos diretos sob forma de fretes e afretamentos mais caros, e também em prejuízos indiretos menos visíveis mas talvez mais difíceis de reverter para a imagem do sistema portuário brasileiro no mercado internacional.

Num porto com problemas de calado, navios não podem entrar nem sair com carga total. Dependem de maré, e têm que aguardar às vezes doze horas para dar seqüência a essas operações. Conservar o calado dos portos por meio de serviços regulares de dragagem deveria ser uma obrigação prioritária das administradoras de portos. Para isso elas recebem diariamente valores expressivos por navio que atraca, a título de tarifa de manutenção do acesso marítimo. Entretanto, sistematicamente esses fundos acabam desviados para amortizar passivos trabalhistas e/ou para reforçar o caixa dos governos. Não importa se a administração é federal ou estadual: o descaso com

a infra-estrutura marítima e o desvio de recursos são sempre os mesmos. Na verdade, parece que o poder público nem chega a considerar isto um problema seu, pois o desvio já está institucionalizado, já virou tradição. Administradoras de portos e governos queixam-se da escassez de recursos como se os fundos existentes com a rubrica da dragagem simplesmente não existissem.

A irresponsabilidade que se verifica hoje nos portos e que gerou o problema crônico da dragagem deve-se em grande parte ao veto do presidente Itamar Franco ao artigo 46 da Lei dos Portos, que sublinhava a responsabilidade da União sobre os encargos decorrentes da dragagem. Segundo a justificativa do veto, esse dispositivo seria contrário ao interesse público porque configuraria subsídio aos terminais, então em vias de privatização.

Faltou uma visão mais apurada do assunto, ou no mínimo uma distinção entre a dragagem de manutenção que poderia, é claro, ser atribuída aos portos e terminais, sustentada por tarifas específicas e a dragagem de aprofundamento de calado - obra de infra-estrutura de grande porte e com benefícios distribuídos por extensas regiões, configurando pesados investimentos que só o Estado pode absorver. É assim em todos os portos de países desenvolvidos. O veto do presidente Itamar acabou, lamentavelmente, servindo de alibi para as Cias. Docas negligenciarem obrigações pelas quais nunca deixaram de ser remuneradas.

O que ocorre no Brasil é que, em conseqüência da falta de um

programa regular de dragagem nas duas últimas décadas, quase todos os principais portos acumularam problemas de calado que hoje exigem investimentos de grande porte. Um exemplo: para restabelecer no porto de Rio Grande (RS) um calado compatível com a demanda do tráfego, haveria necessidade de dragar 2,4 milhões de m<sup>3</sup>, o que custaria em torno de US\$ 7,2 milhões. Se houvesse dragagem permanente, o investimento anual em manutenção seria bem menor do que o calculado atualmente.

A ABTP tem duas propostas para equacionar o problema crônico da falta de dragagem de manutenção nos portos: a primeira é a delegação dessa responsabilidade aos terminais, que, em regime de condomínio e mediante compensação de tarifas devidas ao porto, realizariam diretamente esses serviços ou os contratariam junto a empresas especializadas; a segunda é a privatização dos serviços de dragagem nos moldes das concessões rodoviárias. Nesse caso os serviços seriam custeados pela cobrança de pedágios, cujos valores seriam previamente submetidos à aprovação do Conselho de Autoridade Portuária local. Esta última alternativa conta com o manifesto apoio do BNDES, único órgão federal que parece sensibilizado com relação ao problema da infra-estrutura de acesso marítimo aos portos.

Como se vê, se existem problemas também existem idéias e alternativas para solucioná-los. Só falta vontade política.