

O desafio das exportações

Os principais segmentos da pauta brasileira de exportações deverão apresentar, nos próximos cinco anos, um crescimento próximo a 50%. Agronegócio, produtos siderúrgicos, mineração e contêineres exportaram em 2005 cerca de 550 milhões de toneladas, e em 2010 esse número deverá ultrapassar 800 milhões. Considerando o atual cenário do sistema portuário, as pendências regulatórias existentes e a demora do governo na adequação de contratos e procedimentos aos dispositivos da Lei 8.630, esta boa notícia poderá vir a se transformar num problema.

Para os portos se adaptarem ao crescimento previsto serão necessários investimentos em torno de US\$ 3 bilhões em infra-estrutura, instalações e equipamentos. Mas seria preciso começar já e realizar gradualmente as obras e aquisições necessárias, caso contrário será inevitável a formação de gargalos, com prejuízos para produtores, exportadores e, em última instância, para amplos setores da economia brasileira.

O setor empresarial está consciente da importância de sua participação nesse processo, e decidido a assumir o seu papel na construção de uma política portuária sustentável, mobilizando-se pela implementação dos instrumentos jurídico-institucionais disponíveis, pela racionalização da burocracia e a eliminação de todo e qualquer obstáculo ao desenvolvimento dos portos. Entretanto, é indispensável que o governo faça a sua parte, e com agilidade, sob pena de, ao final da década, enfrentarmos sérias dificuldades para escoar nossas exportações.

Não há necessidade de mais leis, regulamentos ou resoluções. O melhor marco regulatório dos portos é a Lei nº 8.630 basta que seja amplamente reconhecida como tal. O processo de modernização portuária depende, para seguir adiante, da implementação das seguintes providências e mudanças: novo modelo de gestão portuária; dragagem permanente do acesso aquaviário aos portos e terminais; equacionamento do excesso de contingente de trabalhadores; liberdade para contratar e operar; arrendamento de áreas que permanecem ociosas; adequação à Lei nº 8.630 de todos os contratos (prazos de 50 anos); racionalização da burocracia e do trabalho dos órgãos fiscalizadores; e soluções para minimizar os prejuízos de movimentos grevistas dos órgãos fiscalizadores.

A Administração Portuária, formada pelos Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) e pelas Administradoras de Portos, precisa efetivamente atuar como indutora da eficiência operacional e da integração logística dos portos com as demais modalidades de transporte. Para que isto se torne realidade o Brasil precisa migrar do atual modelo das Companhias Docas para um novo modelo de administração portuária, mais autônomo, flexível e sem interferência político-partidária. As novas entidades geradas por esse modelo deverão ser de natureza privada e contar com a participação da comunidade, de modo a assegurar autonomia administrativa, operacional e financeira; contratar administradores com talento comercial e empreendedor,

comprometidos com objetivos comerciais, avaliados pelo mérito e cuja permanência no cargo seja ditada pela sua eficiência; e empregar trabalhadores em condições flexíveis.

O sistema portuário também não pode continuar sujeito à crônica falta de serviços de dragagem, que constitui um dos grandes problemas de infraestrutura do nosso transporte aquaviário. A solução para a manutenção adequada dos canais de acesso aos portos passa pela licitação dos serviços de dragagem, que poderão passar a ser prestados na modalidade de concessão, a exemplo do que foi feito no setor rodoviário, ou na modalidade de terceirização operacional. A empresa vencedora da licitação teria que garantir o calado oficial do porto em contrapartida à cobrança de tarifas aos navios.

Nos últimos anos, tem havido um represamento dos investimentos na atividade portuária. Há recursos (privados), há demanda de serviços, mas a falta de um marco regulatório bem definido e o atraso na implementação integral da Lei de Modernização dos Portos inibem os investidores. Num ambiente de estabilidade regulatória, o sistema portuário brasileiro poderá tirar imenso proveito das Parcerias Público-Privadas (PPPs), especialmente na gestão portuária, no equacionamento do problema da dragagem e na exploração de terminais de uso público e dos acessos terrestres aos portos.

As soluções para desempenhar o desenvolvimento do sistema portuário estão diante de todos. Agora, mais do que nunca, o governo precisa agir.