

BNDES: um aliado na mudança do modelo de dragagem

A desorganização e a falta de diretrizes para os serviços de dragagem constituem hoje grandes entraves ao bom funcionamento do sistema portuário. Têm sido freqüentes os casos em que, por falta de dragagem, navios de maior calado se vêem impedidos de atracar ou não se consegue utilizar totalmente sua capacidade de carga. Assim, ou os armadores acabam afretando navios menores ou os grandes navios têm que embarcar com volumes inferiores à sua capacidade nominal, gerando um frete morto. Isso tende a elevar os preços dos fretes marítimos, reduzindo a competitividade dos produtos brasileiros destinados ao mercado externo.

Os serviços de dragagem sofrem interrupções freqüentes. Embora haja arrecadação de recursos específicos para investimentos na infra-estrutura portuária, atualmente não há garantia de realização efetiva desses investimentos. Em função de dificuldades de natureza financeira, administrativa e operacional, decorrentes principalmente de passivos trabalhistas, fiscais e previdenciários, as Cias.Docas acabam por desviar para outras finalidades recursos que deveriam se destinar à dragagem.

Com o crescimento das exportações, impulsionado pela expansão do agronegócio e do setor de manufaturados, a tendência é de que a situação se agrave ainda mais nos próximos anos. Para não haver um colapso logístico em futuro próximo, é fundamental viabilizar a retomada dos investimentos nessa área. Em função da fragilidade econômica e financeira das Companhias Docas e de restrições

dispostas na Resolução nº 2.827/2001 do Conselho Monetário Nacional, que trata do contingenciamento de crédito ao setor público, não tem sido possível para o BNDES apoiar projetos de investimento das administrações portuárias. Não obstante, o Banco está ciente da importância mais que isso, da urgência de se buscarem mecanismos alternativos para superar o problema.

Conforme estudo recente do BNDES, numa estimativa preliminar, seriam necessários pouco menos de R\$ 500 milhões para atualizar a infra-estrutura aquaviária nos principais portos brasileiros Santos, Rio Grande, Paranaguá, Vitória, Rio de Janeiro, Sepetiba, Itajaí, Suape e Itaqui. A ABTP vem propondo, desde a edição da Lei dos Portos, de 1993, duas alternativas para assegurar dragagem permanente nos portos. A primeira seria a entrega dos serviços de dragagem, via licitação, a uma empresa privada que garantiria o calado do porto e, em contrapartida, cobraria um pedágio de cada navio que utilizasse o canal, com valor previamente aprovado pelo CAP. O sistema seria semelhante ao das rodovias pedagiadas. A segunda alternativa seria delegar aos terminais de cada porto a execução dos serviços de dragagem, mediante a compensação dos valores investidos com as tarifas devidas à administração portuária.

Outra opção, defendida pelo BNDES, é a exploração da infra-estrutura aquaviária, com o arrendamento da área necessária ao desenvolvimento das atividades. A formalização da operação se

daria mediante contrato de arrendamento e prestação de serviços de infra-estrutura aquaviária a ser celebrado entre a beneficiária e a administração portuária. O consórcio vencedor do processo licitatório seria aquele que oferecesse o menor valor para as tarifas cobradas dos usuários. Em seguida, esse consórcio constituiria uma Sociedade de Propósito Específico SPE, que ficaria responsável pela realização dos serviços previstos no edital de licitação. O contrato seria de prazo médio ou longo, suficiente para que o vencedor tivesse retorno do capital investido.

Dessa forma, estaria viabilizada a engenharia financeira do novo modelo. A SPE contrataria o financiamento do BNDES para a realização dos serviços previstos no edital de licitação, oferecendo como garantia o penhor da totalidade de suas ações, além do seu potencial de arrecadação tarifária. Posteriormente, realizaria os serviços previstos no edital diretamente ou contrataria empresas privadas para isso. Os recursos arrecadados seriam depositados em conta corrente de titularidade da SPE num banco trustee, que ficaria responsável por realizar os pagamentos relativos ao serviço da dívida com o BNDES, bem como por direcionar os recursos excedentes para a própria SPE, a título de remuneração pela prestação dos serviços.

A idéia central é estabelecer um sistema de dragagem permanente, sustentável, e que impeça que tais serviços continuem sujeitos ao casuismo das administrações portuárias.