

Portos & Cia.



Carlos Tavares de Oliveira

Jornalista e consultor de comércio exterior da CNC

Privatização – 1

Para começar, se fosse exequível a privatização da administração dos grandes portos públicos, eu e a coluna estaríamos na linha de frente da iniciativa. Os leitores – inclusive dos cinco livros publicados sobre o assunto, como o *Modernização dos Portos*, na 5ª edição – sabem da luta que travei para promulgação da Lei nº 8.630/93, básica para a introdução do setor privado na movimentação de carga. Comprovando essa impossibilidade, nenhum dos 20 principais portos mundiais tem gestão privada. Alguns deles (Roterdã, Nova York, Hamburgo, Los Angeles, Singapura e outros), no início, tiveram administração privada, mas logo passaram para o controle estatal, a pedido dos próprios empresários, para realização de concorrência isenta.

Privatização – 2

Além dessa falta de exemplos de gestão privada entre os grandes portos mundiais, duas perguntas continuam sem resposta. Como executar as funções indelegáveis do Estado, de regular, fiscalizar, arrecadar e controlar o tráfego de navios estrangeiros? E a

outra, também importante: Quem – a não ser o usuário, onerando a exportação – pagará as despesas, inclusive com a licitação financeira do arrendamento e o lucro da administradora?

Credencial

Feita uma espécie de credencial para o colunista opinar sobre esse importante segmento econômico, vale lembrar dois valiosos depoimentos. O primeiro em carta (de 06/11/92), do presidente Itamar Franco, que logo depois, em 25/02/93, promulgaria a Lei nº 8.630, da reforma portuária. Dirigindo-se ao deputado Roberto Campos, o presidente da República assinalou que o meu livro *Comércio Exterior e a Questão Portuária* (Aduaneiras, 1992), como “trabalho de alto valor técnico, constituiria valiosa fonte de subsídios para uma reflexão sobre o projeto de modernização dos portos”. Depois, em 2005, no prefácio do livro *Portos e Marinha Mercante*, o industrial Jorge Gerdau Johannpeter ressalta a minha participação “não só na imprensa, mas também como especialista na logística de comércio exterior, qualificação que tem contribuído para a melhoria do setor”.

Aeroportos

Comparar, para efeito de privatização, portos com aeroportos demonstra infinita ingenuidade ou absoluto desconhecimento do assunto. A administração dos aeroportos cuida basicamente das lojas comerciais e da movimentação de passageiros. Ao passo que a gestão dos portos envolve fiscalização de área de segurança nacional onde estão instalados terminais responsáveis por mais de US\$ 400 bilhões de exportações/importações. Privatizar a administração dos grandes portos públicos seria como entregar a empresas privadas a gestão da Receita ou da Polícia Federal. Enfim, numa amarga (e cara) jabuticaba, fruta existente apenas no Brasil.

Reforma?

Infelizmente, o pacote de medidas para “melhorar” a estrutura portuária terá de ser adaptado às condições criadas pela barganha com os dois partidos responsáveis pelo setor. Assim – embora corretamente permaneçam vinculadas ao Estado – as Cias. Docas continuarão sob o comando de dirigentes de confiança de políticos. E estes, por seu turno, ficaram satisfeitos com a manutenção das execradas licitações financeiras – agora serão 98 – para arrendamento de áreas portuárias, e que continuarão trazendo bilhões de reais para os cofres das Docas. O pior é que toda essa dinheirama, sumida no sorvedouro das Docas e paga pelos usuários (exportadores/importadores), recai forçosamente sobre a carga, onerando os embarques para o exterior. ●

Logística

Portos em evidência

Ter atenção a todas as variáveis que influem na produção do País foi o recado da presidente da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Agnes Barbeito de Vasconcellos, durante a cerimônia de abertura da 18ª edição da Intermodal South America. Para ela, a logística está no topo das necessidades entre produção e consumo.

“Onde existe produção de um lado e consumo do outro, existe logística. Sem medo de errar, a logística é um

dos requisitos essenciais para desenvolver a economia”, disse ao destacar que os portos devem ser pensados como mais um elo da cadeia logística e nunca em separado. “Precisamos pensar os portos dentro da matriz logística brasileira. Sozinhos, eles não podem resolver problemas de custos, carga tributária, integração de modais.”

Agnes defende que a culpa pelos inúmeros problemas decorrentes do excesso de burocracia instalada no País não pode ser transferida para os portos. Também pontua que os portos não estão sucateados e que muitos terminais são equipados com o que há de mais

moderno, além de existir arcabouço jurídico necessário para investimentos privados e públicos. Para ela, não se pode ganhar competitividade na base de improvisos, é preciso respeitar o marco legal existente e a carência está na ausência de planejamento.

Segundo a especialista, todos conhecem o papel de destaque que os portos desempenham na logística e produção de bens. “Hoje, 95% do comércio passa pelos portos. Precisamos melhorar, buscar eficiência, investir em tecnologias e instalações e principalmente no capital humano”, ponderou. (AC) ●