

FÓRUMS ESTADÃO BRASIL 2018 • INFRAESTRUTURA

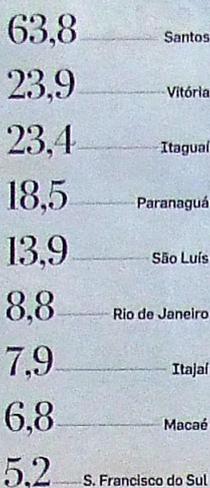
Em 2015, portos esgotarão potencial

Problemas de acesso, burocracia e defasagem de equipamentos fazem cair o crescimento de movimentação dos portos nacionais

MARCELO FERREIRAS/ESTADÃO (17/7/2014)

● Valor movimentado

Em bilhões de dólares,
com base em 2012



Maior da América Latina. Porto de Santos tem problemas de infraestrutura que afetam qualidade: média de movimentação de contêineres é menor que o de Buenos Aires

Bárbara Bretanha
ESPECIAL PARA O ESTADO

Responsável por 90% das exportações brasileiras, o setor portuário está com problemas operacionais e administrativos que comprometem seriamente a qualidade do serviço prestado. A falta de acessos às rodovias e às ferrovias vem causando um alto custo de movimentação de contêineres – o mais alto do mundo, US\$ 200 por unidade. Sem investimentos, a capacidade dos portos brasileiros será esgotada em 2015.

O primeiro alerta sobre a má condição do setor foi dado em 2009, quando o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) realizou um ranking a

partir da análise da qualidade do setor portuário de 134 países. O Brasil ficou em 123º lugar. Na época, o estudo apontou a necessidade de realizar 265 obras de infraestrutura para reverter o quadro, a um custo estimado de R\$ 43 bilhões.

Entre 2003 e 2013, no entanto, os portos gastaram apenas 47% dos recursos previstos. “Nesse período, também o governo autorizou investimentos públicos totalizando R\$ 19,46 bilhões, mas apenas R\$ 9, 29 bilhões foram usados”, afirma o presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) Wilen Mantelli. “Entraves burocráticos impediram que o dinheiro fosse aplicado em melhorias. Há um excesso

ENTRAVE

O Tribunal de Contas da União (TCU) não liberou a licitação dos portos de Santos, em São Paulo, e de Santarém e Vila do Conde, de Outeiro e Miramar, no Pará, que envolvem o arrendamento de 159 áreas. O TCU exigiu o cumprimento de 19 adequações, que estão em discussão.

de órgãos, que não trabalham no mesmo sentido e com o mesmo objetivo. Isso gera atrasos.” Há também dificuldade de acesso aos portos. O porto de

Santos, por exemplo, transporta 13% da carga por trens, que atingem velocidade média de 23 km/h. Os vagões americanos de carga circulam a 80 km/h. Santos tem o maior porto da América Latina. Em 2013, movimentou 114 milhões de toneladas, a maior parte (87%) transportada por rodovias, que não comportam o volume dos caminhões.

No ano passado, quando o Brasil teve safra recorde de grãos, o sistema Anchieta-Imigrantes, a principal via de ligação ao litoral paulista, parou com um congestionamento de 20 quilômetros. O porto ficou com fila de espera média de uma semana para os navios atracarem – um caos.

“Há necessidade de aumentar a infraestrutura rodoviária e ferroviária de acesso aos portos”, diz Renato Fares Khalil, professor da Unisantos. “Mas não adianta melhorar o acesso terrestre se não houver lugar nos portos.” Greves e demora no desembaraque de mercadorias também atrapalham.

No ano passado, o complexo portuário movimentou 931 milhões de toneladas de carga bruta, 2,9% a mais que no ano anterior. Entre 2010 e 2011, a alta havia sido de 6,25%. Os números evidenciam queda na movimentação. De acordo com projeção feita pela Secretaria Especial de Portos, o déficit pode alcançar 487 milhões de toneladas até 2030.

Governo pretende atrair R\$ 5,2 bi

● Para evitar o esgotamento da capacidade de transporte dos portos, o Governo tem plano de construir e ampliar 42 novos portos privados até o fim deste ano e com isso atrair investimentos de R\$ 5,2 bilhões nos próximos anos. Vinte e dois projetos foram liberados no ano passado. As obras idealizadas para os portos têm por objetivo ampliar a capacidade de movimentação de carga para o mesmo patamar atual do Porto de Santos: 114 milhões de toneladas por ano.