



A ESCOLHA DOS VENCEDORES?

Artigo originalmente publicado no portal A TRIBUNA, de Santos, SP, em 01/08/2023.
<https://www.atribuna.com.br/opiniao/rodrigo-paiva/a-escolha-dos-vencedores>

*Rodrigo Paiva**

Os portos são parte de toda a logística de transporte de bens e produtos que fazem parte de nossa vida. Praticamente 90% de tudo que consumimos, em algum momento, utilizou o serviço de um porto para chegar às nossas casas.

No Brasil existem cerca de 35 portos públicos, administrados por alguma esfera governamental (município, estado ou governo federal) por meio de Autoridades Portuárias ou Companhias Docas e mais de 600 terminais privados autorizados, operados ou em construção diretamente pela iniciativa privada.

Em 2022, cerca de 1,2 bilhão de toneladas de cargas passaram pelos portos brasileiros, sendo que grande parte se relaciona às principais cargas de exportação do país (minério de ferro, petróleo e derivados e grãos). Mas, não menos importante, é a movimentação de cargas com alto valor agregado, como materiais para a indústria brasileira, eletrônicos e produtos acabados que são movimentados, grande parte em contêineres, e que, devido ao alto valor agregado, são de suma importância para a economia e a geração de emprego e renda no país.

Somente em contêineres, foram movimentadas pelos portos do país cerca de 128,38 milhões de toneladas, equivalentes a 11,7 milhões de TEUs (unidades relativas a contêineres de 20 pés de comprimento).

O estado de Santa Catarina, um dos principais polos econômicos do país, possui portos e terminais privados que são responsáveis por parcela significativa de cargas de valor agregado alto, quer na exportação, quer na importação. Dentre a infraestrutura disponível no estado, destaca-se o complexo portuário de Itajaí, cuja história é longa e mostra a importância dos terminais de contêineres para a economia local e brasileira.

A alta eficiência alcançada pelos terminais operados no estado, cito aqui, como exemplo, o Terminal Portuário de Navegantes que movimentou 47% do total do estado, e o Porto de Itapoá, cuja participação chega a 36% do total, num total de 22% das cargas containerizadas do Brasil.

Além dos portos catarinenses serem importantes para a economia local, eles são também fundamentais para a economia de outros estados, notadamente o estado de São Paulo. Das cargas importadas pelos portos catarinenses, praticamente 20% são destinadas para São Paulo.

Mas, afinal, por que isso é importante? Como isso tudo afeta nossa vida? Como afeta Santa Catarina?

Como dito, praticamente todo produto que compramos possui uma parcela que utilizou um porto. O preço desse produto depende, então, dos seus custos de produção e de seu custo logístico. A economia de Santa Catarina é pujante, em pleno desenvolvimento e o consumo e a indústria são partes integrantes do modelo de desenvolvimento catarinense.

Isso significa que ter portos competitivos, eficientes e gerando empregos é especialmente relevante para um estado cuja economia se baseia na indústria e nos serviços.

Quando sabemos que os portos catarinenses são porta de entrada para cargas que são destinadas a outros estados, e que essa atividade gera empregos locais, fomenta empresas a investirem, transforma o setor logístico atraindo geração de renda para o estado, qualquer intervenção não ortodoxa na cadeia logística desses produtos irá afetar a economia local.

Esse é o caso do que se chama aqui de “a escolha dos vencedores”. Recente decisão do governo federal prevê a redução das tarifas públicas dos portos de Santos e dos portos do Rio de Janeiro, podendo alcançar 65% de desconto, no primeiro caso, e 95%, no segundo.

Ainda, além desses descontos em portos concorrentes, há em discussão proposta de aumento de tarifas no porto de Itajaí, que somado à aplicação de descontos em São Paulo e Rio de Janeiro, poderá gerar uma assimetria concorrencial grande, ou seja, poderá afetar o destino de cargas que atualmente utilizam a infraestrutura do estado, sendo potencialmente transferidas para outros portos, com potencial de afetar até 20% da movimentação dos portos de Santa Catarina. Como consequência, potencial redução de arrecadação de impostos, menores volumes movimentados, menor utilização de serviços e empresas locais, perda de empregos.

Os descontos anunciados pelo governo federal vão no sentido contrário do princípio da neutralidade de política tarifária, tão necessária à saudável concorrência entre entes privados, por meio da qual deve-se garantir a não distorção das relações de mercado, ainda mais em cenário no qual as demais autoridades portuárias veem necessidade de aumentos tarifários por razões diversas. É importante ressaltar que esse tipo de subsídio traz impactos em portos concorrentes através da perda de serviços e/ou redução forçada de tarifas abaixo de patamares

razoáveis, com reflexo sobre sua capacidade de investimento em expansão e melhorias de eficiência.

Demais portos afetados, precisam lutar para a reversão desse tipo de política e, sobretudo, enquadrar seus custos de forma a ter uma gestão ainda mais eficiente, visando manter sua competitividade, que não pode vir atrelada a aumentos sucessivos de tarifas, mas ao contrário, pela redução expressiva de custos.

Essa política vem na contramão do que se pretende para o setor portuário brasileiro, que é a eficiência, gestão eficaz e capacidade de investir em infraestrutura. Descontos em tarifas públicas, mesmo que por meio do uso do caixa gerado pelas autoridades portuárias, é ferramenta não adequada, gerando distorções no mercado e afetando não somente as demais autoridades portuárias, mas investidores privados, que acreditaram na isonomia concorrencial, quando decidiram operar no setor, e, agora, poderão ver portos e operadores “escolhidos para vencer”, por meio de incentivos desproporcionais e, em muitos casos, desnecessários.

* *Rodrigo Paiva* é especialista em infraestrutura com mais de 20 anos de experiência em gerenciamento de projetos complexos, desenvolvimento de negócios, estudos de mercado e de viabilidade. Atuação em projetos nas Américas Latina e Norte para empresas globais e locais como Vale, Santos Brasil, CSN, Fortepar, NovaAgri, Aecom, AESA Investimentos, Ecotug, Intertug, Concremat, Triunfo, Arcadis, Vopak, BR Distribuidora, Golar, dentre outras. Gerenciamento de projetos portuários, aeroportuários, rodoviários e estaleiros com capex acima de USD 2 bilhões.

“Este artigo expressa a opinião de seu autor, não representando, necessariamente, a opinião institucional da FGV”