"É preciso mudar a matriz de transporte"

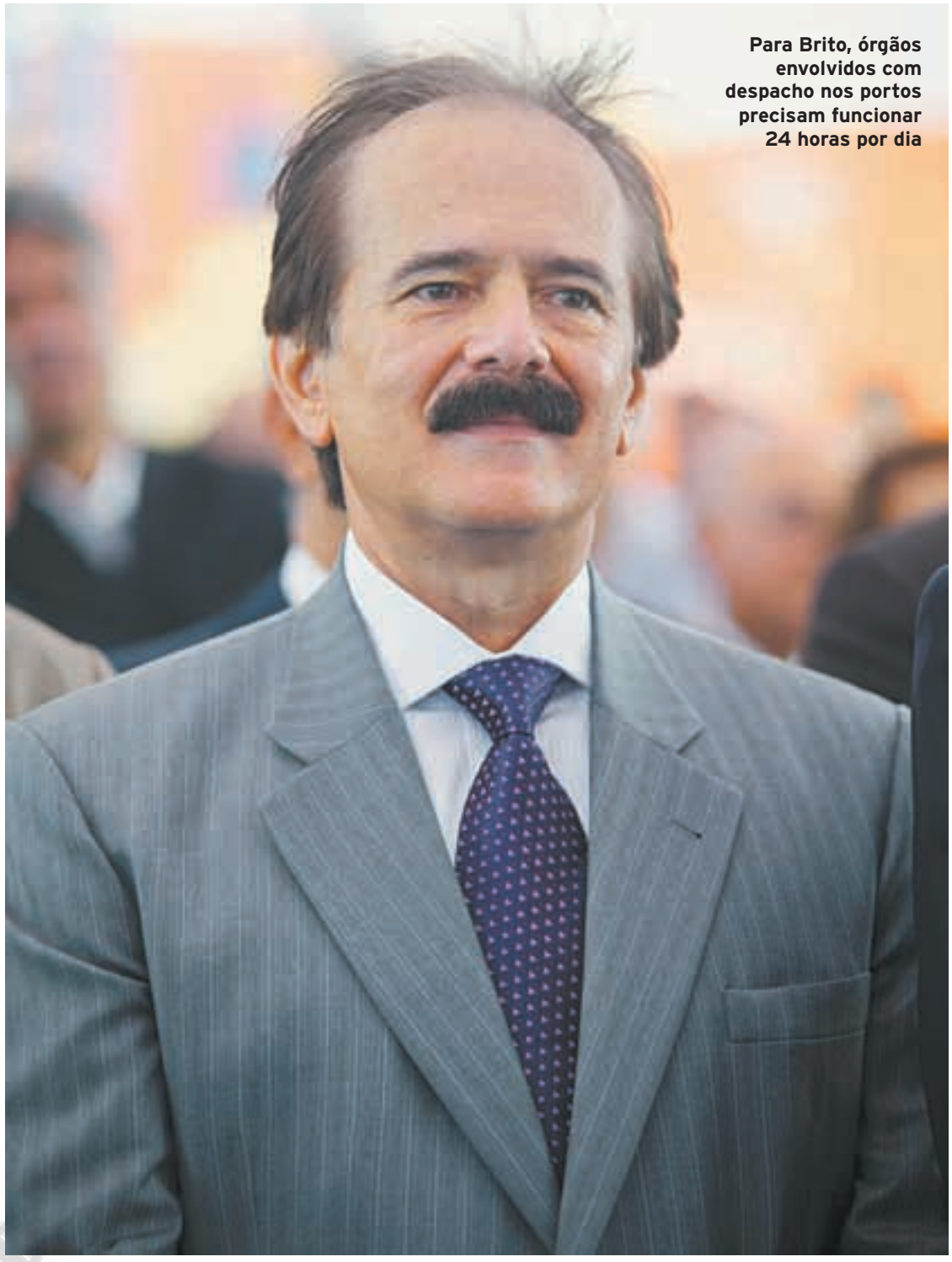
Incentivo a ferrovias e hidrovias deve acompanhar criação de zonas de apoio logístico

Dubes Sônego
dsonego@brasileconomico.com.br

Na visão de Pedro Brito, ministro-chefe da Secretaria de Portos da Presidência da República nos últimos três anos do governo Lula, o principal gargalo dos portos brasileiros está na iminência de ser eliminado com a conclusão do Programa Nacional de Dragagem, ainda neste ano. Segundo ele, a medida garantirá que a capacidade de alguns portos dobre, como é o caso de Santos, no que diz respeito a contêineres. O que faltará para afastar o risco de filas de navios na costa brasileira será facilitar o acesso ao cais, por meio de investimentos maciços em rodovias, ferrovias e hidrovias. Por isso, a exemplo de países europeus campeões em infraestrutura logística, caso de Alemanha, Suécia, Holanda e Luxemburgo, o Brasil precisa direcionar recursos para garantir a intermodalidade nos transportes. Na ocasião do lançamento do livro "Muito a Navegar", em que aborda muitos desses temas, o ex-ministro falou ao Brasil Econômico.

> "Em logística, quando se elimina um gargalo, tem-se outro na sequência

> A intermodalidade, depois do aumento da dragagem dos portos, é o segundo grande avanço que precisamos alcançar no Brasil



Marcela Beltrão

Para Brito, órgãos envolvidos com despacho nos portos precisam funcionar 24 horas por dia

O que é preciso para solucionar o problema logístico dos portos brasileiros?
Em logística, quando se elimina um gargalo, tem-se outro na sequência. Quando iniciamos o trabalho na secretaria, há quatro anos, fizemos um diagnóstico e identificamos como principal problema a profundidade dos portos, incompatível com o tamanho dos navios que entravam na costa brasileira. Isso gerava deficiências, custos adicionais e perda de competitividade para nossas exportações. Criamos o programa nacional de dragagem e trabalhamos com o maior parque de dragagem em operação do mundo. São cerca de 20 portos contemplados. Alguns estão prontos, e todos devem ser concluídos no primeiro semestre deste ano. A dragagem mudou definitivamente a situação e a lógica dos portos brasileiros. O porto de Santos vai receber navios que são duas vezes maiores que os que recebia até o ano passado. Isso tudo causou uma revolução, porque a dragagem vai exigir investimentos públicos e privados, que já estão acontecendo, em reforço dos piers, no aprofundamento e ampliação dos cais, na compra de novos equipamentos, maiores e mais modernos, que dão mais eficiência aos portos.

O que falta ainda ser feito?
Temos que melhorar os acessos terrestres e hidroviários aos portos. O porto, para ser competente, tem que ter profundidade adequada. Isso já foi feito. Tem que ter equipamentos modernos, que são de responsabilidade dos operadores privados. Mas tem que ter também acessos terrestres para que as cargas entrem e saiam com fluidez. Temos que ter boas rodovias e, principalmente, investir pesadamente em hidrovias e ferrovias. Um caso típico é o de Santos, que foi aprofundado de 13 metros para 15 metros e vai receber navios de 8,6 mil Teus (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), em vez de navios de 4 mil Teus. Só que o porto não suporta mais o tráfego de caminhões diariamente na baixada santista. É preciso, portanto, mudar essa matriz de transporte, privilegiando as ferrovias e hidrovias e criando zonas de apoio logístico fora da área portuária, para que os contêineres entrem e saiam em barcaças. O porto de Roterdã, na Holanda, sempre citado como exemplo de excelência, é uma grande plataforma logística de intermodalidade, onde se unem, no porto, ferrovias, hidrovias e rodovias. Elas dão a Roterdã condição de receber a mandar cargas rapidamente para a Europa inteira. Essa intermodalidade é o segundo grande avanço que precisamos no Brasil.

E a burocracia?
É, de fato, um gargalo importante. O tempo que gastamos para o desembaraço das mercadorias, seja para importação ou exportação, é de 5,4 dias, em média. Países de ponta em logística gastam um dia. E nós temos todas as condições objetivas para ter este mesmo tempo de liberação. O trabalho para vencer a burocracia já foi lançado pela secretaria, com o projeto "Porto Sem Papel". Na prática, significa a possibilidade de termos um único banco de dados, acessado por todos os órgãos que intervêm na gestão portuária. Eles são 26, se somarmos os federais, estaduais e municipais. O banco de dados será acessado por todos os entes, na sua área de competência, o que vai eliminar o trabalho físico que é feito hoje, por exemplo, de abrir contêiner, de repetição de trabalho. Vai reduzir o tempo para 2,5 dias na liberação de mercadorias. Esse sistema já está sendo implantado em Santos, Vitória e no Rio de Janeiro. Deve estar pronto até o final do primeiro semestre de 2011.

E os atrasos gerados pelo fato de algumas entidades, como a Receita Federal, trabalharem só durante o dia?
É algo que temos que mudar. Temos que ter o funcionamento efetivo do porto 24 horas, com todos os intervenientes trabalhando. Não faz sentido termos um investimento gigantesco para rodar em apenas dois turnos. ■

Fonte: Brasil Econômico, São Paulo, 14 abr. 2011, Primeiro Caderno, p. 6.