



# Um pacto público-privado para a eficiência portuária

**ORLANDO MACHADO JUNIOR**

Vice-presidente Executivo do Grupo Coimex



**O** vigor do discurso adotado pelo presidente Lula em favor de novas opções de investimento em infra-estrutura é um dado a ser comemorado e poderá tornar-se um feito do seu segundo mandato. O presidente demonstra que o governo colocou o tema no topo da agenda. A retomada vigorosa de investimentos nessa área estimularia o crescimento de vários setores, com especial destaque para as exportações.

O pano de fundo do espetáculo do crescimento que não aconteceu é o profundo déficit de investimento em infra-estrutura. Evidentemente, os últimos governos fizeram, sim, uma arrumação da casa. Várias das opções feitas são discutíveis, mas, convenhamos, o Brasil de hoje é incomparavelmente melhor ao do início dos anos 90.

Não obstante, o país continua prisioneiro de armadilhas do passado. A taxa de juros permanece muito mais alta do que a praticada por qualquer dos seus concorrentes comerciais. É verdade que os juros são o antídoto necessário para o desequilíbrio fiscal que, por sua vez, tem origem no histórico descontrole das contas públicas em grande parte causada

por recursos mal aplicados. Resultado: o governo, por mais que anuncie, não consegue investir pesadamente em infra-estrutura. O que nos anima, agora, é que o governo parece empenhado na mudança desse quadro. Admitir o limite da sua capacidade e aceitar a iniciativa privada como parceira nessa empreitada já é um começo e tanto. O primeiro passo foi dado com o lançamento do Plano de Aceleração de Crescimento, o PAC, em janeiro.

A principal mensagem do “pacote”, repetida agora à exaustão pelo presidente Lula, é “garantir o destravamento de planos de investimentos”, e a infra-estrutura é a menina dos olhos dessa intenção. O mercado está ansioso por soluções rápidas: menos burocracia, mais agilidade nos processos e menor gasto público.

A falta de investimento em infra-estrutura é uma das causas mais latentes da diferença da taxa de crescimento do Brasil quando comparada às dos seus concorrentes comerciais. O PAC espera corrigir essas distorções, pelo menos em parte, quando anuncia investimentos de R\$ 50 bilhões em rodovias, ferrovias,

portos e aeroportos. Desse montante, R\$ 33 bilhões virão do orçamento da União e R\$ 17 bilhões de financiamentos de bancos oficiais.

O PAC foi lançado sob a égide dos principais ícones do governo federal. Em razão disso, algumas medidas já estão sendo adotadas e refletem o empenho do governo nos resultados do plano. Um exemplo é a desoneração de investimentos em infra-estrutura de impostos federais (PIS e Cofins). Insatisfeito com a lentidão nos projetos de Parceria Público-Privada, o presidente da República anunciou a criação de uma força tarefa para agilizar o processo.

Outro ponto que começa a ser discutido é a redução da meta de superávit primário de 4,25% para 3,75% do PIB. Sem dúvida um indicativo do empenho do governo no sentido de promover um crescimento de pelo menos 4% em 2007. A diferença de 0,5% do PIB seria usada no aumento dos investimentos do governo em infra-estrutura. A medida estimularia o crescimento do PIB, portanto o efeito negativo que a redução da meta de superávit poderia ter na relação dívida/PIB seria compensado. É uma boa

aposta. Mas o governo não poderá ceder à tentação de gastar a diferença com o custeio da sua pesada máquina. Aí o tiro sairá pela culatra.

Em discurso recente em Davos, o presidente Lula citou que o empresariado é “desconfiado” na hora de fazer investimentos. Certamente a participação do empresariado é importante, mas ainda existem pontas a serem amarradas. Os investimentos prometidos têm de se concretizar. A lentidão da Justiça e a burocracia excessiva acabam permitindo questionamentos que, em vez de elucidar questões, geram atrasos desnecessários e desinteressantes para o empreendedor, para a sociedade e para o próprio país. É o que acontece, por exemplo, em empreendimentos que esbarram em questões ambientais. É necessário que se acelerem esses processos para permitir que o tão desejado crescimento sustentável vingue de verdade.

Em que pese o fato de a nossa infraestrutura ser nitidamente mais atrasada que a da Coreia, por exemplo, potencial de crescimento não falta ao país. Um estudo encomendado para o Projeto Brasil 3 Tempos, do Núcleo de Assuntos Estratégicos do Governo Federal, e divulgado recentemente, aponta que mais de 4.500.000 km<sup>2</sup> do território nacional permanecem praticamente inexplorados em relação à potencialidade de seus recursos e, conseqüentemente, em relação à contribuição para o desenvolvimento sustentado do país. Para a maioria dos setores empenhados na solução da questão, a saída é melhorar a regulação para que se possa atrair o empreendedor privado, com políticas mais ágeis e menos burocráticas. O BNDES, por exemplo, está cumprindo seu papel ao destinar cerca de 30% de seus desembolsos, desde 2002, para o financiamento das exportações brasileiras. Com uma pauta de produtos cada vez maior, graças ao empenho do empresariado na busca por novos mercados, o país conseguiu au-

mentar as vendas externas em 32% em 2004, o que representou uma injeção de US\$ 96,5 bilhões nas reservas cambiais do Brasil.

Com as iniciativas possíveis até agora, avanços importantes já são observados. O Porto de Santos é um exemplo clássico, batendo seus próprios recordes este ano, ao registrar um crescimento de quase 8% em outubro. As 6.641.035 toneladas movimentadas aumentaram o acumulado do ano para 63.191.655 toneladas, representando um incremento de 3,16% em relação a igual período de 2005 e projetando para fechar 2006 com cerca de 75,2 milhões de toneladas. O porto dobrou seu desempenho em menos de dez anos e a tendência é que a curva continue na ascendente.

Se os números indicam um enorme potencial a ser explorado, apontam também que nós apenas começamos a fazer a lição de casa. A questão da infraestrutura adotou naturalmente os contornos de um círculo vicioso, representado pela falta de acesso ou acessos comprometidos, frota inadequada e capacidade portuária aquém das necessidades. São incriveis os entraves que prejudicam, e muito, o transporte por hidrovias, num país que abriga uma das maiores malhas fluviais do mundo. A melhor utilização dos recursos naturais do país, adequados a uma regulação da navegação interior, pode reduzir em até 90% a emissão de gases poluentes pelo transporte de cargas, distribuindo a matriz de transportes de forma equânime através da otimização do transporte multimodal. Sem falar na redução que o fortalecimento de tal modal produziria no custo do frete.

É preciso que projetos sérios e competentes possam transformar em círculo virtuoso a combinação negativa de acessos precários, filas de caminhões, falta de capacidade dos portos e a limitação da frota. Mas para isso é necessária a injeção de bilhões de dólares na in-

fra-estrutura brasileira. Estimativas apontam que seriam necessários perto de US\$ 200 bilhões para dotar o país de uma malha de infra-estrutura semelhante à de outros concorrentes emergentes. O Estado evidentemente não poderá assumir esse papel sozinho. A participação da iniciativa privada é fundamental. E essa não é nem de longe uma proposta inviável. Apenas uma empresa, a gigante Vale do Rio Doce, investiu R\$ 2,45 bilhões em melhoramentos logísticos em 2005. O governo só conseguiu reservar R\$ 105 milhões para o sistema ferroviário, no mesmo período. Isso prova que interessa à iniciativa privada investir, mas ainda são necessárias providências que só o Estado pode cumprir.

## PAPEL MODERADOR DO ESTADO

É inegável que o caminho a ser percorrido ainda é longo. Porém, propostas importantes estão sendo levadas à mesa de negociação. Entre elas têm-se discutido com mais acuidade a ampliação dos investimentos produtivos, uma infraestrutura mais eficiente e acesso ao crédito de médio e longo prazos com custo competitivo. As empresas precisam de segurança e garantias para calcular o retorno dos seus investimentos. Com o Estado não é diferente. Os entes públicos devem assegurar que os compromissos assumidos pela iniciativa privada serão cumpridos. Além disso, o Estado deve zelar para que tais investimentos visem sempre ao melhor interesse público.

Podemos citar, sem medo de errar, o Terminal Portuário Embraport, que o Grupo Coimex se prepara para instalar em Santos, como um bom exemplo. O terminal promoverá um aumento na capacidade do porto de pelo menos 10%, com um investimento previsto da ordem de US\$ 400 milhões.

A expectativa é que o terminal movimente 1,2 milhão de contêineres e até 5 milhões de metros cúbicos de granéis

líquidos por ano. O empreendimento tem números robustos: o cais terá 1,1 mil metros quadrados e dois píeres de 250 metros cada, com oito berços de atracação de navios. Terá também armazéns cobertos, pátio ferroviário e estacionamento para carretas. O Terminal Embraport representa o maior investimento privado do país em infra-estrutura portuária, e poderá ser utilizado por outras empresas diretamente. Indiretamente, vai estimular investimentos no aumento da produção de álcool, açúcar, café, carne, além de diversas outras *commodities*, uma vez que a obra deverá aumentar significativamente a capacidade de escoamento das exportações brasileiras. Boa notícia para grandes empresas do setor, que vêm anunciando sistematicamente aumentos na produção de suas usinas e até mesmo o lançamento de suas ações em Nova Iorque.

A construção do Terminal Portuário Embraport é o típico exemplo do espírito empreendedor e da capacidade de realização do empresariado brasileiro. Depois de cumprir todas as exigências legais, o Grupo Coimex recebeu do Ibama, em agosto de 2006, a Licença Ambiental de Implantação (LI). Com a liberação, as obras estão em andamento no cumprimento das primeiras condicionantes impostas pelo Ibama e devem ser efetivamente iniciadas em meados de 2007. A conclusão e operação plena vão representar nada menos do que a injeção de aproximadamente R\$ 55 milhões anuais na economia nacional, revertidos em salários e encargos. O empreendimento é norteado pelo firme propósito de usar as técnicas mais modernas de preservação ambiental, o que o torna pouco invasivo e eficiente.

O Terminal Portuário Embraport é prova cabal da disposição do empresário brasileiro em cumprir o seu papel, liberando o Estado de atender metas

necessárias que não terá condições de implementar no tempo e no espaço que o cenário socioeconômico exige. Outras iniciativas estão brotando nesse sentido, mas caberá ao governo o papel de moderador, instituindo e fazendo cumprir regras e normas que atendam e disseminem esses projetos por todo território brasileiro.

Projetos dessa natureza representam o elo entre o que somos e a posição que queremos ocupar no cenário internacional, no médio e longo prazos. Aliar o nosso potencial de produção à capacidade de exportar essa mesma produção em ascensão é um dos grandes desafios que teremos de enfrentar e temos que começar agora. O nível de eficiência conquistado pelo setor de agronegócio, por exemplo, não pode ser disperso pela nossa incapacidade de escoar essa mercadoria. A demanda por alimentos cresce exponencialmente em todo mundo.

## CELEIRO DO MUNDO

A preocupação do presidente Lula em encontrar opções viáveis para atender projetos de infra-estrutura de curto, médio e longo prazos são perfeitamente compreendidas na medida em que entendemos o descompasso entre nosso potencial de produção e a nossa incapacidade de atender às mais diferentes demandas mundiais. Uma empresa inglesa, por exemplo, acaba de anunciar altos investimentos especificamente com vistas à utilização do biodiesel. Por que vias será escoado esse tipo de mercadoria? Em que prazo? Ele atenderá às exigências internacionais? Por enquanto, há mais perguntas do que respostas.

Na outra ponta, estudiosos já previam uma explosão de consumo de alimentos há alguns anos, provocado pelo aumento da renda *per capita* dos mais pobres e a urbanização acelerada, que gera mudanças de hábitos de consumo, sobre-

tudo alimentar. O Brasil está preparado para atender parte dessa demanda, mas apenas no tocante à produção agrícola. Não temos estradas, portos condizentes, frotas adequadas que entreguem as mercadorias aos destinatários ávidos por consumi-las lá fora.

O Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada-Cepea, da Esalq (USP) estima que o agronegócio gera US\$ 40 bilhões anuais em exportação, com potencial de crescer ainda muito mais. Entretanto, esse crescimento está intimamente atrelado a vigorosos investimentos em projetos de infra-estrutura que ofereçam respaldo a essas negociações. A previsão é de que milhões de consumidores vão surgir, originados de regiões com enormes limitações de recursos naturais, como Leste da Ásia e Oriente Médio, por exemplo. A renda *per capita* de China, Índia e países do Sudeste Asiático cresce 7% ao ano. Certamente eles não serão auto-suficientes em vários segmentos de consumo e alimentos será uma das principais carências. Nunca estivemos tão próximos do conceito de "celeiro do mundo". Entretanto, um celeiro, ainda, de portas fechadas.

A escassez e alta de preços do petróleo já fazem o mundo olhar com muita atenção nossas fontes alternativas de energia como etanol, biodiesel, óleo de dendê e girassol, soja e pinhão manso. Em que pesem ainda as dificuldades de produção em larga escala de muitos desses produtos, é inexorável que chegaremos à fórmula ideal. Enquanto isso, é bom que encontremos as opções mais eficientes para otimizar os investimentos em infra-estrutura, fator preponderante para o crescimento desta recém-encontrada fonte de desenvolvimento que é a exportação de bens e serviços. O Programa de Aceleração de Crescimento-PAC instituído pelo governo federal há alguns dias pode ser a ponta de lança para essa aspiração. ■

[omachado@coimex.com.br](mailto:omachado@coimex.com.br)