

Gargalo na exportação

Filas duplas de caminhões tornaram-se habituais nos corredores do Porto de Santos, evidenciando os obstáculos que os exportadores brasileiros enfrentam para embarcar para o exterior mercadorias no valor recorde de US\$ 106 bilhões entre 1º de janeiro e 25 de novembro, com aumento de 22,5% em relação ao mesmo período de 2004, e obter um superávit comercial de US\$ 40 bilhões. A morosidade dos portos afeta pequenas, médias e grandes exportadoras, inclusive as montadoras que já venderam para o exterior, até outubro de 2005, mais de US\$ 9,3 bilhões e cujos embarques aumentaram 29,3% em número de unidades e 35,9%, em valor, em relação ao mesmo período do ano passado, apesar da valorização do real que prejudica a rentabilidade de suas operações.

Mas tão negativo quanto o da taxa de câmbio é o efeito do conjunto das limitações da infra-estrutura e dos obstáculos burocráticos às exportações, que não apenas retardam os desembarques de mercadorias, como chegam a impedir as empresas de embarcar seus produtos no porto mais próximo, o de Santos, obrigando-as a usar os portos do Rio ou São Sebastião, como mostrou reportagem publicada dia 20/11 pelo **Estado**. Em muitos casos, a busca de portos melhor estruturados é o único meio de os exportadores conseguirem honrar os prazos acertados com os importadores.

Congestionamentos podem parecer naturais quando a corrente de comércio do País (exportações mais importações)

em 12 meses se aproxima dos US\$ 190 bilhões, contra US\$ 121 bilhões em 2003 e US\$ 159 bilhões em 2004. E este problema se torna ainda mais grave porque se acrescenta a outras deficiências de infra-estrutura e à lentidão dos órgãos públicos incumbidos, por exemplo, até de autorizar o uso de terminais prontos. Montadoras ouvidas pelo **Estado** mencionaram dificuldades concretas e o que elas têm feito para superá-las.

A Ford construiu um terminal portuário privativo na Bahia, a 35 km de sua fábrica de Camaçari, para reduzir em dois dias o prazo de entrega de

É CERTO INVESTIR EM OUTROS PORTOS, MAS SANTOS AINDA É O CARRO-CHEFE

seus veículos. Trata-se do único terminal privativo da companhia, em todo o mundo. Mas além dele a companhia tem de usar o Porto de Santos, onde a fila de espera para exportar os modelos Ka, Fiesta e Courier, além de caminhões, chega a retardar os embarques em até quatro dias.

Até 2004, a General Motors enviava pelo Porto de Santos a quase totalidade de suas exportações, mas hoje está exportando por Santos 40%. Passaram a predominar os embarques pelo Porto do Rio, enquanto 10% saem do Porto de São Sebastião, além de uma pequena parte da produção de veículos Celta, embarcados no Rio Grande do Sul. E a empresa analisa a alternativa do Porto de Sepetiba.

O caso da Volkswagen mos-

tra a que ponto chega a paralisa burocrática do governo federal. A empresa investiu US\$ 40 milhões na construção de um terminal exclusivo na margem esquerda do Porto de Santos para embarcar veículos Fox. A obra foi elogiada pelo presidente Lula e concluída em setembro do ano passado, mas até agora a Receita Federal não autorizou a realização, no local, do desembarque alfandegário. Tampouco a Codesp concluiu os trabalhos de dragagem do canal, necessário para a entrada de navios de maior calado. Como resultado, as exportações estão sendo deslocadas para os Portos de São Sebastião, do Rio e de Paranaguá, ficando apenas a metade para ser exportada por Santos.

Em 2004, aumentou em 12,54% o movimento de cargas no Porto de Santos. Grandes investimentos estão sendo feitos em tecnologia, com destaque para a exportação de granéis. Velhos guindastes vão sendo substituídos por portêineres de última geração. Mas isso não basta. Santos deixou de receber os investimentos públicos de que necessita. E o Estado tem preferido investir tanto nas instalações físicas do Porto de São Sebastião como na logística destinada a integrá-lo com o interior, via corredores de transporte. O plano é decuplicar a capacidade do Porto de São Sebastião até a próxima década. O que as autoridades não podem ignorar é que Santos ainda será, por bom tempo, o carro-chefe da estrutura portuária.