"Não há motivo para o governo gastar com os portos se tem quem o faça. Isso agora é um papel das empresas que buscam seus recursos no sistema financeiro"

RICHARD BIRD, DIRETOR-EXECUTIVO DE THE UNITED KINGDOM MAJOR PORTS GROUP LTD (UKMPG)

portomar@atribuna.com.br

Ingleses apostam na privatização

A Inglaterra foi o primeiro país a entregar o setor portuário à iniciativa privada. Porém, faz um alerta para a dificuldade de integração

LEOPOLDO FIGUEIREDO
ENVIADO ESPECIAL A LONDRES

CARLOS NOGUEIRA

Os aspectos produtivos da privatização foram apresentados ontem a empresários e autoridades do Porto de Santos, que estão no Reino Unido

A privatização da gestão e da operação de portos garante uma maior agilidade administrativa aos complexos de cargas e facilita a realização de seus investimentos, mas também traz um risco. É a dificuldade de integração entre a entidade portuária privada e os órgãos e concessionárias responsáveis por seus acessos logísticos - rodovias, ferrovias e hidrovias.

A análise é de Richard Bird, diretor-executivo de The United Kingdom Major Ports Group Ltd (UKMPG), entidade que reúne companhias privadas administradoras de portos no Reino Unido, responsáveis por 70% do comércio internacional do país.

Bird se reuniu no início da tarde de ontem, em Londres, capital da nação, com empresários e autoridades do Porto de Santos que realizam uma série de visitas técnicas aos complexos ingleses.

As atividades integram a programação da 10ª edição do Santos Export - Fórum Internacional para a Expansão do Porto de Santos. Iniciativa do Sistema A Tribuna de Comunicação e uma realização da Una Marketing de Eventos, o seminário aconteceu nos últimos dias 13 e 14 de agosto, em Guarujá.

O debate sobre uma maior participação da iniciativa privada nos portos - especialmente em sua gestão - ganha uma nova importância neste momento, em que o Governo do Brasil estuda mudar as normas de exploração do setor. Uma das linhas de ação sob análise no Palácio do Planalto é a concessão de complexos marítimos e fluviais a empresas particulares.

Em sua apresentação, ocorrida no centro de convenções anexo ao Ministério de Comércio e Investimento do Reino Unido, Bird destacou que a privatização dos portos britânicos, iniciada em 1983, durante o governo da primeira-ministra Margaret Thatcher (que ocupou o cargo de 1979 a 1990), garantiu mudanças "significativas" para o setor. Entre elas, destacou a atração e o consequente aumento dos investimentos, a melhora da produtividade, a redução dos custos e a agilização da administração.

"Tínhamos portos com graves problemas financeiros e o setor não atendia as demandas das indústrias, prejudicando-as. Thatcher quis trazer (para os complexos portuários) os benefícios obtidos para o setor de aviação civil, que havia acabado de ser privatizado. E conseguiu. Os portos da Inglaterra deram um salto de qualidade, o que permite que hoje sejamos o país com o segundo maior mercado portuário da Europa, atrás apenas dos Países Baixos (onde está o complexo de Roterdã, o maior do continente)", explicou.

PRIMEIRA PRIVATIZAÇÃO

A Inglaterra foi o primeiro país do mundo a privatizar seu setor portuário, tornando-se uma referência da política liberal. Nos complexos sob controle privado, a empresa particular atua como operadora e também como autoridade portuária, sendo responsável pelos serviços de manutenção (dragagem, por exemplo) e pelos investimentos em infraestrutura (construção de terminais). E essa missão é executada sem recursos públicos, lembra o diretor-executivo da UKMPG.

"Não há motivo para o governo gastar com os portos se tem quem o faça. Isso agora é um papel das empresas, que buscam seus recursos no sistema financeiro. Assim, os recursos do país podem ser destinados a outros setores", afirmou o representante das administradoras portuárias privadas.

No Brasil, o Governo Federal realizou um processo de privatização do setor durante os anos 90, mas abriu para a iniciativa privada apenas a operação nos complexos. A administração continua sendo pública. Nos dois países, a fiscalização e a definição da legislação do setor são atribuições da União.

Mas o cenário construído a partir da concessão dos portos às empresas privadas traz um risco, a falta de integração dos terminais com o restante da infraestrutura de transportes do país, alerta Richard Bird. Ele explica que uma das dificuldades enfrentadas pelas administrações particulares dos complexos é atuar em parceria com concessionárias e órgãos públicos que exploram rodovias e ferrovias, de modo que os acessos logísticos atendam as demandas do mercado portuário.

"Demorou um tempo para que conseguíssemos integrar portos, estradas e ferrovias. Dover (porto que fica a 124 quilômetros a sudeste de Londres, às margens do Canal da Mancha), por exemplo, só conseguiu planejar seus acessos devidamente há sete anos", explicou o executivo. E complementou, mandando um recado às autoridades brasileiras: "Esse é um perigo que enfrentamos. Se o Brasil estuda ampliar a privatização agora, tem de evitar esse problema. É bom garantir que todos os participantes - portos, estradas, ferrovias, hidrovias - atuem em parceria".

Ontem, além do encontro com Richard Bird, os integrantes da comitiva do Santos Export assistiram a apresentações de Philip Grindrod, responsável pelo setor de políticas portuárias do Departamento de Transportes do Reino Unido, e de Mark Wandless, presidente do conselho da Sociedade das Indústrias Marítimas (SMI, na sigla em inglês) do Reino Unido.

Em seguida, no final da tarde, ainda no centro de convenções anexo ao Ministério de Comércio e Investimento, o diretor comercial e de Desenvolvimento da Codesp, Carlos Kopittke, e diretores de terminais de contêineres de Santos, participantes do grupo do Santos Export, apresentaram o complexo portuário santista, suas empresas e planos de investimento. Na plateia estavam empresários e autoridades britânicos.

Programação

A série de visitas técnicas e reuniões em portos da Inglaterra, da comitiva do Santos Export, prossegue até amanhã. Hoje, está programada uma visita ao Porto de Southampton, na costa sul do país, a 126 quilômetros a sul de Londres. Este é o principal complexo marítimo para a operação de carros (mais de 650 mil por ano) e cruzeiros do Reino Unido e o segundo na de contêineres (mais de 1,5 milhão por ano). Também é líder no movimento de passageiros, recebendo mais de 1 milhão por ano (quantidade semelhante à de Santos na última temporada). Foi dele que zarpou, em 10 de abril de 1912, o Titanic.

Internacional

Esta é a oitava missão técnica realizada pelo Santos Export, que anualmente, desde 2005, promove visitas a complexos marítimos de destaque no cenário internacional.
As delegações do seminário já foram recebidas em portos da Holanda, da França, da Itália, da Espanha, da Alemanha, da Dinamarca, dos Estados Unidos, do Canadá, do Panamá e, no último ano, da China. A programação desta edição é organizada em parceria com o Ministério de Comércio e Investimento do Reino Unido (UKTI, na sigla em inglês).

Grupo

A comitiva do Santos Export é formada por executivos de terminais de contêineres e granéis, operadores logísticos, prestadores de serviços para o setor e da Praticagem de Santos, diretores da Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres (ABTTC), da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), da Associação Comercial de Santos e da Associação das Empresas do Distrito Industrial e Portuário da Alemoa (AMA). Entre as autoridades, estão o diretor comercial e de Desenvolvimento da Codesp, Carlos Kopittke, o presidente do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) de Santos e secretário de Planejamento da Prefeitura de Santos, Bechara Abdalla Neves, e o secretário de Assuntos Portuários de Guarujá, Carlos Blaschi. Também participam diretores do Sistema A Tribuna de Comunicação.

Escala de trabalho às 7 horas

Local	Navio	Terno	Produto
Saboó-1	Vanessa C	2	–
Saboó-4	Montevideo Express	6	Embarque/Descarga contêiner
Saboó-4	Montevideo Express	3	–
Valongo	Hyundai Federal	6	Embarque/Descarga contêiner
Cubatão P. 2	Bulk Valiant	1	Embarque produto siderúrgico
Arm. 12	Saga Pioneer	1	Descarga sulfato de sódio
Arm. 20/21	Seaguardian	2	Embarque açúcar
Arm. 23	Kibali	2	Descarga cloreto de potássio
BTP-3	Zhen Hua 14	2	Descarga carga geral
Tecon-3	CSAV Laja	4	Embarque/Descarga contêiner
Tecon-3	Maersk Lota	4	Embarque/Descarga contêiner
Tecon-1	North Sea	4	Embarque/Descarga contêiner
Tecon-2	Paranagua Express	4	Embarque/Descarga contêiner
Termag	Anastasia S	1	Descarga nitrato de amônia
Cargill	Grand Concord	1	Embarque açúcar
Terminal	Athanasia C	1	Embarque milho
Arm. 39	Coal Gypsy	1	Embarque farelo de soja
Arm. 39	Coal Gypsy	1	–

Observação: A quantidade de teros está sujeita a alterações de última hora. **Fonte:** Ogmo

Leitura Rápida

Acidente
Capitania abre inquérito

A Capitania dos Portos de São Paulo instaurou o IAFN (Inquérito sobre Acidentes e Fatos da Navegação) para apurar as causas da ocorrência registrada na madrugada do último sábado, no Porto de Santos. Na ocasião, o navio russo *Yusho Regulus* ficou à deriva enquanto embarcava soja no armazém 38.

Click

Marinha. **Os 165 anos da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) foi comemorado, no último dia 14, com uma cerimônia militar na sede do órgão, entre os armazéns 27 e 29 do Porto de Santos. A solenidade contou com a presença de autoridades e empresários do complexo.**

ALBERTO MARQUES