

Opinião

Portos e empresas

Em 1993, quando foi promulgada a primeira Lei de Modernização Portuária no País, houve protestos e resistência. Um dos pontos mais criticados do novo marco regulatório era a abertura, à iniciativa privada, da operação portuária. Temia-se a privatização de um serviço essencial, com perdas generalizadas. O prognóstico sombrio não foi cumprido. Ao contrário, houve avanços enormes, com grandes investimentos, cujo resultado foi o aumento da eficiência das operações, com ganhos para todos, incluindo trabalhadores.

É preciso avançar ainda mais. Não se trata de privatizar os portos: essa não é uma medida adequada, que não foi aplicada em nenhum lugar do mundo, com exceção, talvez, da Grã-Bretanha. Ao contrário, a ideia é fortalecer a presença do poder público como autoridade portuária, capaz de planejar e dirigir as ações para o desenvolvimento. A política nacional de portos deve ser sempre promovida pelo Estado brasileiro, tendo em vista a importância estratégica do setor para a economia do País.

Mas serviços de infraestrutura poderiam ter sua realização entregue à iniciativa privada. É evidente que isso exige regras claras, com a participação efetiva de todos os envolvidos, com adequação conveniente dos custos. Afinal, interessa diretamente aos terminais portuários que os acessos rodoviários e ferroviários existam, e que a dragagem do canal e dos berços de atracação seja feita de modo contí-

nuo e permanente.

É uma ideia simples: responsabilizar aqueles que usam pelos serviços necessários, garantindo as compensações necessárias. A dragagem no Porto de Santos é exemplo evidente dessa questão. O problema se arrasta: empresa contratada em 2009 não conseguiu concluir o contrato, e o canal tem hoje o calado limitado, causando prejuízos e dificuldades para a movimentação dos navios. A Secretaria Especial de Portos tem enfrentado problemas: não conseguiu concluir processo licitatório até agora (a última tentativa fracassou, em função dos preços apresentados superarem os orçamentos oficiais), e nova concorrência está marcada para o dia 27 de junho próximo.

Enquanto isso, a iniciativa privada tomou a iniciativa. Segundo matéria publicada em A Tribuna na última 4ª-feira, o trecho 3 do canal do Porto de Santos, situado entre o Armazém 6 e o Brasil Terminal Portuário (BTP), deve ter o seu calado homologado para 12,7 metros em função de dragagem emergencial no local doada pelo Terminal Ecoporto Santos, que fica no Cais do Sabóo.

Ora, se é possível resolver o problema com a ação de uma empresa (incluindo ainda a remoção de um corpo rochoso), seria muito mais eficiente, rápido e ágil se todos os interessados, na forma de um condomínio, agissem em conjunto, com o custo dividido. É preciso discutir tal possibilidade: ela pode trazer avanços e ganhos gerais.