

FALE COM A GENTE!

Editor Leopoldo Figueiredo

E-mail portomar@atribuna.com.br

Telefone 2102-7269

PORTO & MAR

Santos lidera perda de verbas orçamentárias entre os portos

Codesp foi a companhia docas que mais deixou de receber recursos do Orçamento Federal nos últimos 23 anos

EGLE CISTERNA

DAREDAÇÃO

Santos é o porto que mais deixou de receber recursos da União para investimentos em infraestrutura nos últimos 23 anos. O complexo portuário executou menos da metade do que era previsto em seu orçamento, abrindo mão, em valores absolutos, de R\$ 3,9 bilhões. Seu melhor aproveitamento foi durante a gestão do presidente Fernando Henrique Cardoso (FHC, de 1995 a 2002).

Isto é o que aponta um estudo produzido pela consultoria R. Amaral & Associados, a pedido da Associação Brasileira de Terminais Portuários (Abtra). O levantamento deu origem à publicação *Em busca de mar calmo*, lançada neste mês e que mostra que as companhias docas do País executaram apenas 36,64% do orçamento previsto nesse período.

Dados dessa pesquisa foram adiantados por A Tribuna em reportagem publicada no último dia 22. A análise apontou que, entre 1995 e 2017, de um total de R\$ 22,6 bilhões previstos nos orçamentos das sete companhias docas (estatais) do País que administram 18 portos públicos, apenas R\$ 8,3 bilhões foram executados.

Os valores foram retirados dos sites oficiais do Governo Federal atualizados para dezembro de 2017, com base no índice da inflação oficial.

Com a publicação da pesquisa neste mês, novos dados foram disponibilizados. É o caso da avaliação da liberação de recursos por mandato presi-

dencial. Na gestão de Fernando Henrique Cardoso, a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp, a Autoridade Portuária de Santos) investiu 56,26% dos R\$ 1,9 bilhão da dotação prevista para o período. O destaque ficou por conta do ano de 1999, quando a Docas mais que dobrou o valor previsto para investimentos. Com R\$ 63,8 milhões na dotação inicial, a estatal executou naquele ano R\$ 133,2 milhões.

Entre 2002 e 2010, durante o governo de Luís Inácio Lula da Silva, apenas 26,48% do que foi planejado para investimento no Porto de Santos saiu do papel. A dotação chegou a R\$ 1,965 bilhão, mas apenas R\$ 520,5 milhões foram executados.

Na gestão seguinte, de Dilma Roussef, entre 2011 e 2016, apesar de ter sido investido apenas 43% do que foi previsto (R\$ 2,66 bi), o valor de R\$ 1,1 bilhão foi o maior que a Docas recebeu em um mandato desde a implantação da Lei de Modernização dos Portos, em 1993.

Já sob o comando de Michel Temer, no ano passado, a Autoridade Portuária executou 33,21% dos R\$ 267 milhões



Operação de contêiner em Santos: perda de verbas chegou a R\$ 3,9 bi

que estavam dotados.

OUTRAS DOCAS

Com isso, a Codesp deixou de receber nas últimas décadas R\$ 3,9 bilhões, o que é considerado pelo estudo da Abtra a maior perda financeira entre as com-

panhias docas do País, com taxa de eficiência orçamentária média de 41,63% no período. A segunda maior perda financeira coube à Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), com o valor de R\$ 3,3 bilhões, ou equivalente a 37,52% do que havia sido programado no Orçamento da União. Do ponto de vista percentual, também ocorreram perdas expressivas na Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), com eficiência orçamentária de 41,52%; e na Companhia Docas do Ceará (CDC), de 40,51%.

MAIOR MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

Mesmo com a perda orçamentária, a Codesp vem apresentando aumento no movimento de cargas. No ano passado passaram pelo cais santista 129,8 milhões de toneladas em cargas, um aumento de 14,1% na comparação com o ano anterior.

Para o presidente do Conselho de Administração da Abtra, Bayard Freitas Umbuzeiro Filho, esse é um indicativo do mérito dos empresários do setor. "A iniciativa privada fez a sua parte nos últimos anos, apesar do Governo Federal não cumprir o que lhe cabia para que a situação avançasse", diz o representante da entidade, que já está entregando o estudo aos candidatos a presidente da República. Além dos dados dos portos, o documento trás um histórico do cenário portuário brasileiro e uma pauta de reivindicações do setor.

PEDIDOS

Entre as propostas que a publicação da Abtra traz, está a inclusão, no Programa Geral de Dispendios das Empresas Estatais (produzido anualmente pelo Governo Federal), de que as companhias docas contêm com uma participação mínima

de 5% no valor global desse programa, além da reposição gradual, de forma separada, da perda de investimentos apurada nos últimos 23 anos, no valor de R\$ 14,4 bilhões.

Outra sugestão é de que as obras de médio e grande portes previstas possam ser incluídas no Regime Diferenciado de contratações (RDC) e, também, que a União institua uma programação mínima de investimentos para o período de 2019 a 2022, para todo o Plano Nacional de Logística e Transportes e para o Plano Nacional de Logística Portuária.

OUTRO LADO

Procurada para comentar o levantamento da Abtra, a Codesp não retornou até o fechamento desta edição. Já a Secretaria Nacional de Portos (SNP), ligada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, havia informado anteriormente que existem "questões transversais nas companhias docas que afetam os investimentos como um todo", como a "judicialização excessiva" e o "intrincamento da malha normativa", fatores que diminuem o ritmo de execução orçamentária.

O Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão havia explicado que a execução das dotações orçamentárias aprovadas pelo Congresso Nacional depende de "diversas variáveis, como performance da arrecadação tributária, manutenção da priorização do projeto frente a outros projetos financiados com recursos da União; licenças ambientais junto a diversos órgãos estaduais e federais, o que muitas vezes provoca a paralisação de obras por tempo indeterminado, bem como a necessidade de se seguir os processos licitatórios para contratação de produtos e serviços, o que faz com que, caso sejam detectados problemas nas contratações, alguns projetos sejam suspensos mesmo após início".