

PORTO & MAR

Tarifas impactam na cadeia do Porto

Previsão de queda de 20% nas taxas portuárias com a desestatização, segundo o Ministério da Infraestrutura, pode influenciar preços

MAURÍCIO MARTINS
DA REDAÇÃO

A diminuição de 20% nos valores das tarifas cobradas no Porto de Santos, como prevê o Ministério da Infraestrutura com a desestatização da Santos Port Authority (SPA) e o “aumento da eficiência”, pode influenciar positivamente na competitividade cais santista em relação a outros complexos portuários do País, com atração de mais empresas. Afinal, essas taxas impactam toda a cadeia de importação e exportação e chegam até o preço final dos produtos.

A questão, porém, é saber se realmente essa redução ocorrerá e com base em quais valores, já que a realidade atual é outra: passou a vigorar este mês uma nova estrutura tarifária, com reajuste médio de 13,2%, autorizado pela Agência Nacio-

nal de Transportes Aquaviários (Antaq).

Se o contrário do que o Governo Federal afirma acontecer – e houver aumento das taxas –, muitas empresas podem procurar outros portos mais baratos para movimentar cargas.

“Qualquer aumento ou redução das tarifas praticadas pelo Porto sempre gera repercussão no custo ao usuário. Isso significa que influenciam para cima ou para baixo nas mercadorias importadas e na competitividade no produto de exportação”, afirma o diretor-presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop), Sérgio Aquino.

O consultor portuário Ivam Jardim, da Agência Porto Consultoria, acredita que as tarifas serão reduzidas com a desestatização,



CARLOS NOGUEIRA - 28/1/20

As tarifas portuárias são variadas e pagas pelos armadores (donos dos navios) e operadores de carga (terminais) à Autoridade Portuária

mas ressalta que com os dados disponibilizados até o momento pelo Governo Federal, não é possível chegar nesse cálculo. “Mas tudo vai para o preço dos produtos. Se o terminal portuário cobra muito caro ou se o armador cobra frete alto, a carga sempre paga a conta”.

Segundo Ivam, na composição do plano da desestatização da SPA, publicado pelo Governo, há uma gama de investimentos para o novo concessionário. “A tarifa precisa ser suficiente para remunerar esses investimentos. Quando o Governo Federal fala que vai dimi-

nuir, é perante a tarifa atual, que na visão dos arrendatários está cara e mal apresentada”.

TIPOS DE TARIFAS

As tarifas pagas por armadores (donos dos navios) e operadores de carga (terminais) à Autoridade Portuária servem para remunerar os custos envolvidos com a infraestrutura disponível no cais. Elas também serão cobradas pela empresa que assumir a gestão portuária após a privatização.

Cada porto no Brasil tinha uma forma diferente de cobrar as tarifas. A An-

taq está padronizando a forma de cobrança e a SPA já se enquadrou nessa nova tabela. Além do aumento, houve outras modificações.

São três tabelas de tarifas em vigor, explica Aquino. Na primeira, está a taxa que o armador paga pela infraestrutura aquaviária, ou seja, para transitar no canal de navegação. É como se fosse um pedágio em uma estrada. Antes, a tarifa era paga por quantidade de carga movimentada. A partir deste mês, o navio paga pelo seu tamanho, sua capacidade, esteja cheio ou vazio.

Na tabela 2, a tarifa é cobrada do armador pelo ponto de atracação, um valor por metro linear que ele está ocupando no cais. A conta depende do tipo de carga e do local onde a embarcação parou. Já a tabela 3 incide sobre a operação: carga e descarga de contêineres, graneis etc.

Para cada tipo de carga existe um valor por tonelada ou unidade movimentada, no caso de contêiner. Quem paga é o operador portuário, a menos que esteja em contrato entre as partes que o armador deve pagar também.