

Pesquisa lista gargalos e soluções para portos

CNT analisou os 12 principais ativos do País

BÁRBARA FARIAS
DA REDAÇÃO

Infraestrutura de acesso precária, insegurança jurídica e burocracia estão entre os principais problemas que afetam a eficiência de portos públicos e terminais de uso privado (TUPs) que operam cargas de exportação e importação no País. É o que aponta a pesquisa Terminais de Carga do Brasil – Terminais Gateways Portuários, que será divulgada hoje pela Confederação Nacional do Transporte (CNT).

A Tribuna teve acesso antecipado, com exclusividade, ao documento de 231 páginas que apresenta um mapeamento completo de todas as áreas da cadeia produtiva do setor, com destaque para os chamados gateways, que são as instalações portuárias que operam cargas de longo curso. O estudo analisou 12 ativos portuários — seis portos organizados e seis TUPs.

Santos é um dos portos organizados contemplados na pesquisa, ao lado do complexo portuário do Rio de Janeiro (RJ), Paranaguá (PR), Rio Grande (RS), Itaquí (MA) e Vila do Conde (PA). Já os TUPs são Terminal de Tubarão (ES), Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (RJ), Porto do Açu (RJ) e Portocel (ES), Portonave (SC) e Terminal de Ponta da Madeira (MA).

Segundo a CNT, as 12 instalações portuárias selecionadas respondem, “juntas, por cerca de 64% da movimentação total de longo curso no Brasil nos últimos dois anos” e, por isso, “são caracterizados como os principais terminais gateways, considerando suas movimentações, perfis de carga e representatividade

em suas regiões.

As principais mercadorias movimentadas por esses ativos portuários foram minério de ferro, contêiner e soja, com Santos e Paranaguá impulsionando a movimentação de contêineres e o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira (MA) e do Terminal de Tubarão (ES) operando predominantemente granel sólido.

O estudo apresenta uma caracterização geral dos terminais portuários destinados à movimentação de cargas em direção e a partir de outros países. Ao todo, o Brasil tem 235 instalações portuárias, entre públicas e privadas, marítimas ou fluviais. Desse total, 96 (41%) movimentaram cargas de longo curso em 2022, sendo 28 portos organizados (arrendatários) e 68 TUPs (autorizatários). Os dados são da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Ainda de acordo com a CNT, com base no anuário estatístico da Antaq, no ano passado, enquanto os portos organizados movimentaram cerca de 422 milhões de toneladas de mercadorias, os TUPs atingiram aproximadamente 786 milhões de toneladas.

PARA MELHORAR

Em entrevista para a Tribuna, o diretor-executivo da CNT, Bruno Batista, disse que o objetivo da pesquisa é chamar atenção para o potencial de melhoria na movimentação de cargas.

“Identificamos a dificuldade de se manter um nível de qualidade nos acessos e também a falta de coordenação entre os órgãos públicos na gestão dos TUPs e dos portos organizados”.



Potencial de melhoria na movimentação de cargas foi apontado no estudo. Porém, é preciso solucionar questões estruturais e burocráticas

PRINCIPAIS DIAGNÓSTICOS

Problema	Como resolver
Ausência ou precariedade das infraestruturas de acesso aos portos	Implementação de um plano integrado de priorização para revitalização de rodovias de acesso; desenvolvimento da malha ferroviária; manutenção da infraestrutura de acesso aquaviário e dos berços de atracação com definições objetivas quanto às responsabilidades.
Insegurança jurídica e regulatória	Criação de um ambiente de negócios estável e previsível; estabelecimento de normas claras e objetivas que regulamentem o setor visando seu desenvolvimento no longo prazo.
Pluralidade de órgãos reguladores	Definição mais clara de competências; desenvolvimento de sistemas integrados e automatizados para a realização dos diversos trâmites administrativos e operacionais.
Excessiva burocracia	Simplificação e automação de processos; atuação conjunta de autoridades para a definição de normas e regulamentos, de forma coordenada.
Ausência de representatividade no CAP	Inclusão da participação de representantes dos TUPs, quando for o caso; retorno da função deliberativa do conselho.
Ausência de estratégia governamental integrada e de longo prazo para o desenvolvimento do setor	Incorporação da priorização de empreendimentos para o setor portuário nos planos setoriais.

A pesquisa identifica seis gargalos e propõe soluções (veja no quadro) com base em consulta em levantamentos bibliográficos e questionários respondidos por operadores de terminais selecionados e representantes da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) e da Associação dos Terminais Portuários Privados (ATP).

“Nosso segundo objetivo é, a partir da difusão desses problemas e das propostas de soluções, encaminhar esse material ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor)”, diz Batista.

Ele comentou ainda que é preciso estreitar os laços entre órgãos públicos, gestores dos portos e operadores, pois “o distanciamento é um campo fértil para a burocracia”.

CAPS

O diretor-executivo da CNT defende também mais autonomia aos Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs). “A valorização dos CAPs seria muito boa para a solução dos problemas. É preciso fazer com que os CAPs voltem a ter função deliberativa”.

Batista apontou ainda a necessidade da multimodalidade para a eficiência

logística. “As cargas têm vocação específica, dependendo de sua natureza e da distância de movimentação necessária. Precisamos construir as opções para que o mercado defina o caminho logístico mais vantajoso, ágil, equilibrando os custos que cada cadeia pode suportar”.

De acordo com ele, a pesquisa será apresentada ainda ao Congresso Nacional. “Acreditamos que uma ampla mobilização, mostrando a urgência para sanar os problemas identificados é vital nesse momento”.

ASSOCIAÇÕES

O presidente da ATP, Murillo Barbosa, afirmou que trata-se de uma demanda que a ATP já articula com a CNT há cerca de quatro anos. “A ATP foi ouvida, contribuiu com o conteúdo e indicou terminais para esse primeiro trabalho. Ainda falta um segundo trabalho, que são os Terminais Gateway Domésticos, que deve ficar para 2025. É um instrumento muito positivo, informativo e importante para o setor portuário nacional”, afirmou Barbosa.

A Reportagem também procurou a ABTP, mas não houve retorno.