

## Por que a Lei dos portos não resolveu o problema

Há cenas que beiram o bizarro no Porto de Santos, o maior do país, pelo qual passa 25% do comércio exterior brasileiro, algo como US\$ 122,5 bilhões em 2013. Pelas ruas que dão acesso aos terminais de grãos, garis recolhem mensalmente 36 toneladas de lixo. A varrição diária inclui soja, milho e açúcar que caem dos caminhões, em grande quantidade. Em outro ponto, a área em que caminhões descarregam açúcar foi apelidada de Holiday on Ice, graças ao efeito causado nos passantes. Do outro lado, na margem esquerda do porto, cerca de 4,1 mil famílias das favelas de Conceiçãozinha e Prainha vivem vidas praianas tendo navios gigantescos no quintal: crianças brincam e homens pescam em águas contaminadas por metais pesados e o próprio esgoto da favela. Há ainda os vários problemas das empresas: estruturas precárias, terminais que só operam graças a medidas judiciais, problemas ambientais variados e – tão impressionante quanto – alguns bilhões de reais em investimentos parados. O pior: nada disso é novo. Com a promulgação da nova lei dos portos, há um ano, esperava-se que esse cenário não só mudasse, como a modernização, o ganho de competitividade, a maior competição e a redução do Custo Brasil já tivessem começado a acontecer. O próprio governo tinha a expectativa de receber R\$ 54,2 bilhões em investimentos nos portos até 2017, sendo que R\$ 31 bilhões chegariam até o ano que vem. Não só nada disso aconteceu, como o efeito foi o oposto. Segundo a Inter.B Consultoria, o investimento no setor, que alcançou R\$ 7 bilhões em 2012, caiu para R\$ 4,53 bilhões no ano passado, uma retração de 35%. Em relação ao PIB, o valor equivalente percentual é de 0,09%, o mesmo investido entre 2007 e 2011. Também houve aumento no Custo Brasil pelas mudanças trabalhistas e uma série de efeitos que atravancaram os negócios. Como no setor de energia, cuja principal meta das mudanças era reduzir o preço pago pelo consumidor, a intenção do governo federal nos portos também foi nobre. “O objetivo foi aumentar a competitividade na logística do transporte de carga, que custa 13% no Brasil, ante 8% ou 9% nos países mais desenvolvidos”, afirma Cláudio Frischtak, presidente da Inter.B. Porém, a maneira de chegar lá, como disseram vários entrevistados, mais uma vez foi o problema. “Nos portos, houve a repetição do modus operandi desse governo, já visto em outras áreas: autoritário, com uma lei imposta de cima para baixo e centralizando o comando em Brasília”, diz Frischtak. “É um padrão que gera incertezas e desconfianças, em vez de atrair e facilitar os investimentos.”