

Fim da "guerra dos portos" muda rota de importados no país

Seg, 07 de Maio de 2012 08:51

Terminais que não poderão mais oferecer benefícios tributários estimam que queda na demanda deve chegar a 30%; Porto de Santos deve concentrar ainda mais importações

Mayara Teixeira, iG São Paulo

O fim da chamada "guerra dos portos" está provocando um rearranjo na geografia logística das importações de produtos manufaturados no país. Apesar de a medida ainda não estar em vigor, portos de diferentes regiões que se beneficiavam das vantagens tributárias já trabalham com a expectativa de redução na demanda. Ao mesmo tempo, operadores de terminais de cargas começam a se preocupar com a provável concentração ainda maior dos importados no Porto de Santos.

Vitória, Itajaí e Paranaguá, três dos principais portos brasileiros que se beneficiavam do regime de reduções tributárias estão esperando uma redução na demanda de até 30% por conta da aprovação da Resolução 72. Com a medida, os estados que concediam descontos no ICMS (Imposto sobre Circulação de Produtos e Serviços) na importação de produtos serão obrigados a cobrar uma taxa unificada, o que na prática acaba com as vantagens tributárias de alguns portos.

De acordo com o superintendente geral da Companhia Docas do Estado do Espírito Santo (Codesa), Eduardo Prata, a expectativa é de que haja uma queda de 30% nas operações de importação no Porto de Vitória por conta do fim das vantagens tributárias. Estimativa semelhante é feita pelo diretor executivo do Porto de Itajaí, em Santa Catarina. Para Éder Moritz, as vantagens logísticas que o terminal tem a oferecer podem até reduzir um pouco esse impacto. "Mas haverá redução, não há dúvida. Nossas estimativas indicam uma queda que deve variar entre 20% e 30%. Em Paranaguá, a estimativa é de que haja uma redução de 15% na importações. "A tendência é uma migração para terminais mais próximos do mercado consumidor paulista", diz Clóvis Rogge, inspetor geral de fiscalização da receita estadual do Paraná.

O consenso é de que o Porto de Santos deva absorver boa parte desse rearranjo na logística de importações por conta do fim da Guerra dos Portos. Por estar a menos de 100 quilômetros do maior mercado consumidor do Brasil – a Grande São Paulo e seus mais de 20 milhões de habitantes – e da melhor malha rodoviária do país, Santos parece ser a escolha natural para muitos importadores. Operando no limite de sua capacidade, principalmente nos terminais de contêineres, em Santos ninguém se arrisca a fazer previsões sobre os impactos da Resolução 72.

A Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), responsável pela administração do porto, apenas afirma burocraticamente que Santos está pronto para absorver qualquer aumento de demanda. Hoje o terminal de contêineres opera 3 milhões de Teus, uma medida criada pelo setor que equivale a um contêiner de 20 pés, por ano. Sua capacidade máxima é de 3,2 milhões.

Sobrecarregado

Ao contrário da Codesp, quem opera em Santos está preocupado com os reflexos que o fim da Guerra dos Portos sobre o terminal. Para o presidente do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros de São Paulo, Valdir Santos, a tendência é de que o porto fique ainda mais sobrecarregado. "Já não é possível liberar a carga no prazo certo, leva de dois a três dias para tirar o contêiner do terminal, quando deveria levar no máximo seis horas, porque o porto está operando no limite de sua capacidade", diz.

Mesma opinião tem o coordenador do Comitê de Usuários dos Portos e Aeroportos de São Paulo, José Cândido Senna. Para ele, Santos está em situação crítica. “Sobrecarregado já estava, e muito. Como uma enorme bexiga cheia de água retendo contêineres”, diz. Para ele, as cargas de importação ficam muito tempo em áreas nobres do complexo portuário.

Senna também aposta em um aumento de demanda nas importações no terminal, mas prefere não arriscar um número. “Estamos analisando os dados agora, tentando prever o quanto isso vai impactar. Mas não temos dúvida que haverá aumento, os operadores logísticos terão que fazer um enorme dever de casa sobre o uso de suas instalações”.

A previsão da Codesp é que até 2014, o porto de Santos praticamente triplique sua capacidade de operação. Nos próximos dois anos dois terminais de contêineres serão inaugurados no porto, elevando a capacidade para 8 milhões de Teus por ano. Mas, na opinião de quem opera por lá, enquanto as obras estão em andamento, os problemas que já existem tendem a se acentuar.

Competitividade

Com o fim das vantagens tributárias, os portos agora estão se preparando para entrar em uma disputa por competitividade e eficiência logística. A ideia é convencer os importadores que operam há anos em terminais “periféricos” de que mesmo com o fim do ICMS reduzido vale a pena continuar importando por ali. Em Vitória, por exemplo, a companhia Docas iniciou uma série de obras para melhorar a operação no Porto. Até o fim desse ano a companhia promete que dois novos berços de atracação estarão prontos para serem usados.

Além disso a Codesa iniciou a dragagem do canal para que atinja a marca de 18 metros, o que permitiria a atracação de navios maiores. “Estamos nos preparando para ter as mesmas condições físicas de nossos principais concorrentes”, diz o superintendente da Codesa, Eduardo Prata. Mesma estratégia está sendo adotada pelo Porto de Itajaí.

Por lá o diretor executivo do terminal, Éder Moritz, exalta as vantagens logísticas para convencer os importadores a permanecerem. “Temos uma boa infraestrutura, um espaço amplo para armazenamento de cargas, o que não ocorre em outros terminais mais próximos dos grandes mercados consumidores”, diz Moritz.

Fonte: iG - 7/5/2012