

Fatia no comércio global poderia ser mais expressiva

Valor Econômico - 14/05/2013

O crescimento das operações de comércio exterior não foi acompanhado pelos investimentos e pelo aumento da infraestrutura portuária do país, colocando o Brasil diante de um dos maiores gargalos ao seu crescimento.

Uma das constatações é de que o Brasil deixou de investir numa estrutura que desse sustentação a esse crescimento. Isso pode ser visto nos números apresentados por Pedro Brito Nascimento, diretor geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) durante o debate sobre competitividade dos portos, no Encontro Fiesp de Logística e Transportes.

Os dados indicam que a corrente de comércio brasileira aumentou, de 1990 a 2011, o equivalente a 10,75 vezes, ao passo que o PIB cresceu 5,27 vezes. No mesmo período, a participação brasileira no comércio internacional passou de 0,9% para apenas 1,3%, mostrando que os ganhos de volume não resultaram em participação mais ativa no cenário mundial.

O Brasil faz parte de um grupo de países importantes na cena global, mas não desfruta de uma posição condizente com seu potencial. Os BRIC (Brasil, Rússia, Índia e China) junto com EUA e Alemanha representam quase 50% do PIB mundial e cerca de um terço do comércio global. O Brasil é o que se encontra em pior estado nesse grupo. Enquanto sua fatia no comércio mundial é de apenas 1,3%, a China representa 9,9% de tudo que se compra e vende ao redor do planeta. A Rússia detém 2,1% do comércio global e a Alemanha, 7,4%.

Enquanto a China tem 50% de sua economia ligada ao comércio externo, o Brasil possui apenas 19,8%. A Alemanha, campeã mundial, tem 76% de sua economia baseada nas relações com o exterior. A Rússia, 45,8%.

De acordo com o diretor da Antaq, o Brasil todo movimentou em 2011 o total de 7,9 milhões de TEUs (twenty-feet equivalent unit, medida volumétrica equivalente a 20 pés ou um contêiner de 6 metros de comprimento). Foi o mesmo movimento registrado pelo 16º maior porto do mundo, o de Los Angeles, e metade da movimentação registrada no mesmo ano pelo primeiro porto do ranking, o de Xangai (31,7 milhões de TEUs).

"Quando se fala em competitividade do setor portuário, leia-se setor logístico", diz Nascimento. "O porto é a ponta da cadeia logística e precisa da intermodalidade eficiente para que a logística seja eficiente."

O ganho de eficiência, segundo ele, tem de começar pela mudança na matriz brasileira de transporte, hoje assentada em rodovias (com 62% do volume transportado, ao passo que as ferrovias respondem apenas por 20% do total). "Não é possível que o maior porto da América Latina, o de Santos, receba por dia 15 mil caminhões. A dependência da estrutura rodoviária precisa de alternativas", argumentou.

"Existe uma defasagem considerável nos investimentos", concorda Luiz Felipe Valerim Pinheiro, subchefe de assuntos jurídicos da Casa Civil, ministério que tomou para si a responsabilidade de levar adiante a lei 8.630, de modernização dos portos, prestes a ser votada no Congresso. Ele acredita que a

melhor saída é o planejamento logístico integrado, tarefa que agora cabe à Empresa de Planejamento e Logística, estatal criada em 2011.

Para Paulo Villa, diretor executivo Usuport (Associação dos Usuários de Portos da Bahia), "a competitividade dos portos no Brasil é uma busca que começou nos anos 1980 e até hoje não foi atingida". Ele reclamou da "cultura arrecadatória" do país que faz com que portos cobrem a armazenagem "ad valorem", ou seja, sobre o valor do produto, como se fosse um tributo.

Villa também mostrou que a sexta economia do mundo, o país é apenas o 17º em tráfego de contêineres e 31º em conectividade de linhas marítimas (indicador que mostra o relacionamento com os parceiros comerciais).