

**FOLHA DE S.PAULO**

---

# Terminal em porto público perde mercado com mudanças na lei

**DIMMI AMORA**  
DE BRASÍLIA

22/11/2014 02h00 - Atualizado em 24/11/2014 às 11h15

O governo lançou seu novo plano para o setor portuário em dezembro de 2012 prometendo melhorias nos portos públicos e redução de preços para os usuários. Os opositores da mudança apostavam no contrário: o plano enfraqueceria as empresas que alugam áreas nos portos do Estado e não trariam qualquer benefício de preço a quem faz comércio exterior.

Dois anos se passaram e, por enquanto, as piores profecias dos opositores do projeto estão se provando realidade. Terminais em portos públicos começam a definhar, e os comerciantes ainda não perceberam vantagens na mudança.

Com a nova lei, terminais privados -aqueles que não são arrendados pelas estatais que administram os portos- puderam passar a transportar carga de qualquer cliente. Antes só podiam transportar a própria carga.

Os críticos do projeto diziam que haveria desequilíbrio entre os dois tipos de terminais, já que os terminais públicos têm de seguir regras mais rígidas. O governo dizia que a competição era necessária para baixar os preços.

Em Santos (SP), maior porto do país, foram autorizados dois terminais privados de contêineres. Pouco mais de um ano após a aprovação da lei, esses dois terminais já tiraram dos cinco terminais públicos 45% do mercado.

Editoria de Arte/Folhapress

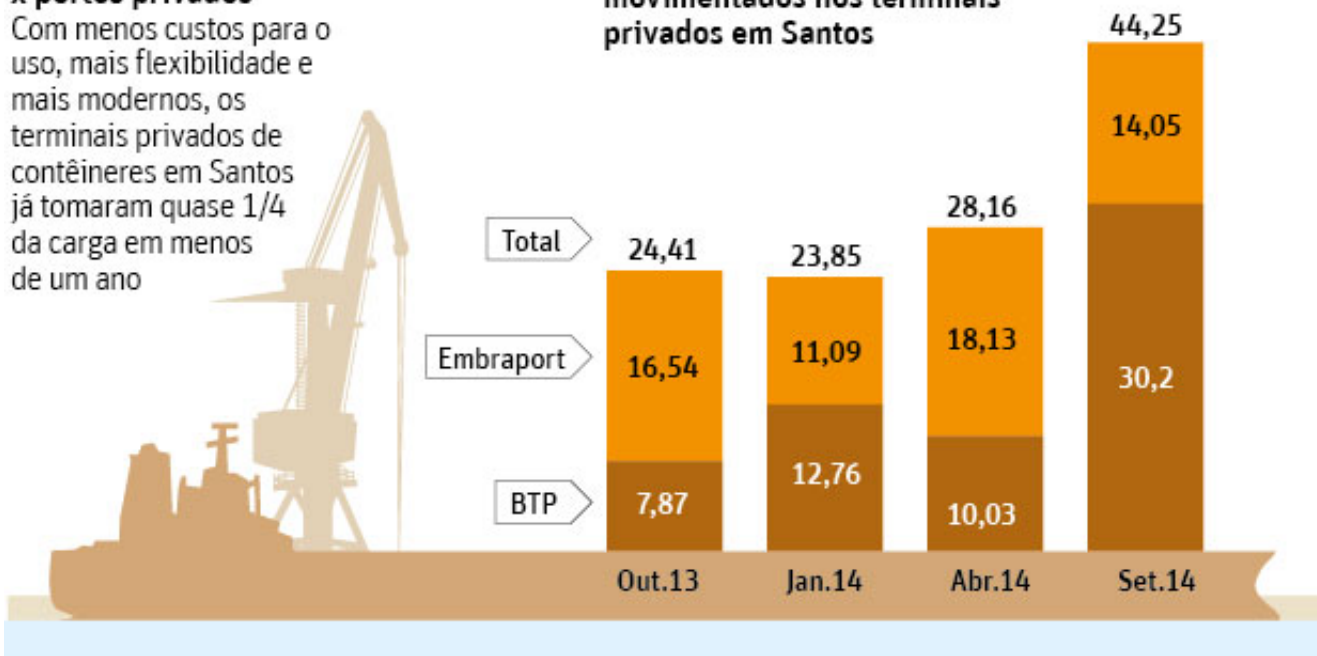
## ESVAZIAMENTO

Quase dois anos após anunciado, plano de portos não surtiu efeito esperado pelo governo na redução de custos

### Portos públicos x portos privados

Com menos custos para o uso, mais flexibilidade e mais modernos, os terminais privados de contêineres em Santos já tomaram quase 1/4 da carga em menos de um ano


### Percentual dos contêineres movimentados nos terminais privados em Santos





### As diferenças entre os dois tipos de portos


Públicos	Privados
Já recebem o terminal pronto e fazem investimentos para melhorar ou ampliar	Fazem todo o investimento para a construção do terminal
Pagam tarifas pelo uso do cais, da estrutura terrestres no porto e aluguel pelo uso	Não pagam tarifas pelo uso do cais, da estrutura terrestre do porto, nem aluguel
Têm que cumprir legislação específica para contratar mão-de-obra	Têm mais flexibilidade para contratar mão-de-obra
Só podem fazer modernizações com autorização do governo	Podem fazer modernizações sem permissão do governo

### QUEM PAGA A CONTA?

 No sistema portuário, os comerciantes pagam aos donos de navio pelo frete de seus produtos e uma taxa fixa aos terminais portuários

 Os donos de navios pagam aos terminais pelo uso e dizem aos comerciantes onde eles devem entregar ou receber a carga

 O governo mudou a lei para que, com mais opção de portos, houvesse concorrência e os preços caíssem

 Associações de comerciantes dizem que não tiveram redução nos seus custos

Fonte: Cia Docas de São Paulo

Como os privados pagam menos taxas ao porto que os públicos, a consequência é que a Codesp (Companhia Docas do Estado de São Paulo) já está sentindo os efeitos da

diminuição de recursos em seu caixa. A estatal não informa quanto está perdendo, mas diz que, diante da nova realidade, prepara um projeto para se reestruturar.

Os terminais públicos, além de terem custos mais altos, têm outros entraves para competir. Um deles é que não podem fazer modernizações e ampliações sem a permissão do governo. O Santos-Brasil, que era o maior terminal de contêineres do porto de Santos até setembro, quando perdeu o posto para o terminal privado BTP, precisa ampliar o cais para receber navios maiores e comprar novos guindastes.

A empresa está disposta a investir R\$ 1,2 bilhão em troca de antecipar a renovação de seu contrato, que vence em 2022 e pode, por lei, ser renovado por mais 25 anos. O pedido aguarda há mais de um ano uma autorização.

Outro entrave é que, até agora, os terminais privados têm entre seus sócios armadores. Como são os navios que dizem onde vão parar, os maiores e mais competitivos estão indo para os terminais de suas próprias empresas.

A Codesp informou, em nota, que a diminuição dos recursos em caixa no maior porto do país é compensada pela vantagem para os usuários da maior disponibilidade de navios, o que fez o porto ter, nos últimos meses, os primeiros lugares no mundo num ranking de competitividade em movimentação de contêineres.

Sendo mais produtivos, o normal seria que os preços para quem envia ou recebe mercadorias de fora do país comesçassem a cair. Segundo o diretor da AEB (Associação de Comércio Exterior do Brasil), Aluisio Sobreira, isso ainda não aconteceu.

Sobreira acredita que ainda será necessário um tempo para a maturação da nova lei para que os ganhos possam ser sentido pelos usuários.

No Rio de Janeiro, foi fundada uma associação de usuários de portos (Usupport) para reduzir preços de frete. André de Seixas, que coordena o grupo, diz que, enquanto o governo brasileiro não regular os armadores, os preços não vão cair.

"Quem manda no porto é o armador", afirma.

Cláudio Loureiro, diretor executivo do Centronave (Centro Nacional de Navegação), associação dos armadores, diz que há "muita fantasia" sobre os custos portuários e que, na prática, hoje os fretes estão em seu menor nível das últimas duas décadas.

Segundo ele, os problemas não são decorrentes da nova lei, que foi boa por abrir a possibilidade de portos privados, mas por causa dos problemas de execução do governo e dos órgãos de controle.

---

## Endereço da página:

<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2014/11/1551725-terminal-em-porto-publico-perde-mercado-com-mudancas-na-lei.shtml>

---

Copyright Folha de S. Paulo. Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução do conteúdo desta página em qualquer meio de comunicação, eletrônico ou impresso, sem autorização escrita da Folha de S. Paulo.

