

**DISCURSO SECRETÁRIO MARIO LIMA**  
**SECRETARIA DE PORTOS DA PRESIDÊNCIA DA REPUBLICA DO BRASIL**

**XX CONGRESSO LATINO-AMERICANO DE PORTOS**  
**“Investimento em Infra-Estrutura e Desenvolvimento Portuário – O Caso do Brasil”.**  
**Quarta-Feira 22 de junho de 2011**

Senhoras e senhores,  
Bom dia.

## **INTRODUÇÃO**

Ao cumprimentá-los, devo iniciar dizendo que é um enorme prazer estar na cidade de Lima, capital do Peru, país este que passa por um momento de excepcional desenvolvimento econômico em geral e no seu setor portuário em particular.

O Peru, na costa do Pacífico, da mesma forma que o Brasil na Costa Atlântica, vem se apresentando nos últimos anos como economia das mais dinâmicas da região, apresentando-se ao mundo como centros promotores e receptores de novos negócios nas mais diversas áreas, desde os setores da extração mineral, passando pela indústria, pelo comércio e nas diversas modalidades da prestação de serviços.

## **FATOS DA ECONOMIA BRASILEIRA**

Hoje, o Brasil possui a sétima maior economia do mundo em paridade de compra e a oitava maior em taxas de mercado de câmbio. O produto interno bruto brasileiro é o maior da América Latina com amplos e maduros setores econômicos de agricultura, mineração, tecnologia, indústria e serviço.

Agências de Classificação elevaram o *rating* soberano do Brasil para grau de investimento. A classificação de longo prazo passou para BBB e BB+, dando um forte indicativo da robustez de nossa economia.

Ocupamos a primeira colocação no ranking de exportações mundiais de etanol, açúcar, café, suco de laranja, soja e seus derivados, carne de gado, fumo, e produtos de frango.

Os volumosos depósitos de petróleo descobertos nas camadas *off-shore* brasileiras em profundidades pré-sal promovem um enorme impulso na perspectiva de longo prazo para nosso setor energético.

Cresceremos a uma taxa sustentável de cerca de 5,0% até 2014, sempre com estabilidade financeira, garantida, entre outros, por reservas internacionais atuais de mais de 240 bilhões de dólares.

Assim, é totalmente realista a expectativa de atração de mais de 45 bilhões de dólares em investimentos somente neste ano.

Ao longo dos últimos anos, o cenário brasileiro de comércio exterior, consolidando a política de estabilidade macroeconômica, apresentou vertiginosa expansão, saltando de uma corrente de comércio de cerca de 111 bilhões de dólares em 2000, para mais de 380 bilhões de dólares em 2010.

A movimentação de cargas no Brasil também cresce a taxas elevadas. Em 2000 movimentávamos cerca de 485 milhões de toneladas nos portos brasileiros. Em 2010 movimentamos algo em torno de 850 milhões de toneladas, refletindo um forte crescimento pós período de crise mundial.

Não obstante, as exigências de infra-estrutura e transporte marítimo para esta rápida expansão do nosso comércio mundial, impuseram seus desdobramentos ao redor do mundo. Em particular, no que tange à infraestrutura, observamos forte ocupação da capacidade instalada dos portos e, em termos de transporte marítimo, frente à procura de maior escala nas operações.

Adotamos de embarcações cada vez maiores, com ênfase na alocação dos mesmos nas grandes rotas do comércio marítimo.

Nada menos que 84,0% da frota de navios *full* container com capacidade acima de 5.000 TEUs, das 20 maiores armadoras, estão alocadas nas rotas que ligam Europa e América do Norte ao Extremo Oriente e Sudeste da Ásia. Trata-se da 5ª e 6ª gerações de navios, chamada *Post Panamax Plus*, com capacidade em torno de 6.000 a mais de 15.000 TEUs, entre 335 e 400 metros de comprimento e, exigindo calados mínimos de 14 a 16 m, para a plena operação nos portos.

Os portos por sua vez, solicitados cada vez mais em termos de investimentos – pesados e de longa maturação – em suas infra-estruturas, encontram-se nos seus limites de capacidade operacional.

## **HISTÓRIA PORTUÁRIA BRASILEIRA RECENTE**

No início da década de 1990, o sistema portuário estatal no Brasil apresentava baixa produtividade, altos custos, excesso de burocracia e uma crônica falta de investimentos.

Em 1993 foi promulgada a Lei 8.630, chamada Lei dos Portos ou Lei de Modernização Portuária, marco fundamental para o setor portuário brasileiro.

O setor privado tornar-se-ia responsável, além da operação portuária em portos públicos, pelos investimentos na construção, aquisição ou reabilitação de superestrutura e equipamentos necessários à operação – basicamente mediante contratos de arrendamento de áreas e instalações portuárias.

Ao poder público caberia administrar o porto por meio das autoridades portuárias públicas e da participação nos então recém-criados Conselhos de Autoridade Portuária (CAP), além de realizar investimentos em infraestrutura portuária e de acessos terrestre e marítimo.

A Lei também institucionalizou a possibilidade da outorga de autorização para terminais privados, de uso exclusivo ou misto, quando o interessado movimentasse carga própria.

A descentralização e o modelo de arrendamentos foram os principais vetores de modernização do setor portuário durante a segunda metade da década de 90.

O modelo de arrendamento propiciou um enorme aumento de produtividade, com grande importância para a movimentação de contêineres.

Já o setor público pouco investia na expansão da infraestrutura, situação que, aliás, se configurava em outros setores de infraestrutura. No início dos anos 2000 o panorama de investimentos não mudou, mas os volumes continuavam crescendo substancialmente. Entre 1996 e 2008 o total importado e exportado nos portos brasileiros cresceu 6,6% ao ano. Em termos de número de contêineres, o crescimento foi ainda mais expressivo: 12,6% ao ano segundo os dados do nosso Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio.

A infraestrutura instalada em importantes portos brasileiros se tornou insuficiente, e o poder público encontrava dificuldades econômicas e gerenciais para suprir a deficiência.

O momento conturbado gerou reações da opinião pública: o setor portuário era taxado de o “gargalo logístico do Brasil”. Foi nesse contexto que o governo criou então a Secretaria de Portos em 2007, com o objetivo de reorganizar e impulsionar o setor.

A descentralização da administração portuária por meio da delegação a estados e municípios, o arrendamento de áreas e instalações portuárias nos portos organizados, a exploração de terminais de uso privativo misto e exclusivo e a concessão de portos organizados representam, hoje, as alternativas básicas para expandir e promover melhorias na infraestrutura e na gestão do setor portuário.

Em resumo, o sistema portuário brasileiro, a partir de 1993, opera sob o sistema “landlord port”, a exemplo do que ocorre na Europa e em boa parte do mundo. Em outras palavras, o setor público é a autoridade portuária, responsável pela infraestrutura do porto, enquanto a operação portuária é feita pela iniciativa privada.

Dessa forma, a operação portuária é autorizada por 25 anos, podendo ser prorrogados por mais 25 anos, a partir de licitação pública com vistas ao arrendamento do terminal portuário.

Assim, do ponto de vista da operação, o apoio governamental se dá apenas através da concessão dos serviços e, eventualmente, através de financiamento de agentes financeiros voltados ao desenvolvimento econômico, com taxas de juros melhores que as de mercado.

Entretanto, fortes investimentos em infraestrutura e acessos terrestres e aquaviários estão sendo feitos pelo Governo Federal e, em menor escala, pelos entes estaduais e municipais, ou mesmo pela Autoridade Portuária.

## **INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA**

Hoje, o setor portuário brasileiro, que conta com 34 principais portos marítimos, vive um momento extraordinário, quando investimentos, tanto do setor privado como do governo federal estão transformando os nossos portos em equipamentos mais competitivos. Apesar da crise financeira que afetou o mundo em 2008-2009, a nossa vontade de investir e melhorar o nosso sistema portuário não foi abalada.

Tal fato pode ser percebido quando observamos a inclusão dos portos no amplo programa de investimentos governamentais em infraestrutura, denominado Programa de Aceleração do Crescimento. Em sua primeira fase, o programa dedicou ao setor portuário o montante de 1,9 bilhões de dólares, sendo 1 bilhão de dólares para melhoramentos da infraestrutura portuária e dos acessos terrestres aos portos, e 900 milhões de dólares para um ambicioso programa de dragagem.

A segunda fase do programa prevê investimentos da ordem de 3 bilhões de dólares no período de 2011 a 2014, o que inclui 12 projetos de dragagem, 24 projetos de infraestrutura portuária, 5 projetos de inteligência portuária e 7 projetos de terminais de passageiros para a copa do mundo de futebol de 2014.

Além dos investimentos públicos, os portos brasileiros e os terminais privativos passam por um auspicioso período de expansão. Esta Secretaria de Portos tem conhecimento de investimentos privados de mais de 15 bilhões de dólares, em projetos já em andamento em diversos pontos do litoral do país.

## **INTELIGÊNCIA PORTUÁRIA**

Para que tenhamos capacidade portuária suficiente para enfrentar esse crescimento, ou seja, para que os portos brasileiros não sejam gargalos para nossa tendência de forte crescimento, além dos investimentos em infraestrutura, estamos também investindo amplamente em projetos de aprimoramento da nossa eficiência portuária.

Podemos citar como exemplo o projeto “Porto Sem Papel”, que integra, em um ambiente tecnológico de troca de informações, as principais autoridades envolvidas nas atividades portuárias e permite uma maior fluidez de navios e cargas com ganhos de produtividade de até 30%, refletindo em maior agilidade e menores custos, permitindo que o sistema portuário brasileiro seja cada vez mais competitivo no cenário mundial.

Outro exemplo é a implantação de Sistemas de Gerenciamento de Tráfego de Navios- VTMS em nossos portos, o que nos garantirá maior segurança e também agilidade no acesso marítimo aos nossos portos.

No lado terrestre, o Projeto Carga Inteligente pretende ampliar o controle do fluxo de cargas por toda a cadeia logística, reduzindo a necessidade de inspeções físicas à carga nos portos e garantindo ainda mais segurança no comércio internacional.

No que tange à gestão das Autoridades Portuárias a iniciativa da “Gestão Portuária por Resultados” em implantação pela Secretaria de Portos nas companhias docas vinculadas, busca incorporar as mais modernas práticas gerenciais no cotidiano destas empresas estatais federais.

Somam-se a esses estudos, aqueles relacionados à implantação de Zonas de Atividades Logísticas no entorno dos nossos principais portos, garantindo acesso multimodal eficiente e apoiado por uma rede de serviços e tecnologia logística adequadas a nossa busca por competitividade global.

Tudo isso, claro, sem descuidar um minuto sequer da preocupação com a sustentabilidade do nosso desenvolvimento portuário, como o exemplo do nosso amplo programa de gerenciamento de resíduos sólidos nos portos que permitirá, além de uma maior segurança no porto, a destinação ambientalmente adequada dos nossos resíduos.

São iniciativas desse tipo que nos fizeram saltar da quadragésima primeira posição no ranking apontado pelo Índice de Desempenho Logístico do Banco Mundial em 2007, para a vigésima primeira posição na mais recente pesquisa divulgada em 2010. Nossa meta é estar entre os 10 primeiros deste ranking até o final desta década, mais um motivo para estarmos bem próximos da experiência da logística da Alemanha, que figura atualmente em primeiro lugar nesse ranking.

## **PLANEJAMENTO PORTUARIO**

É claro que todos esses esforços devem estar planejados e, por isso, iniciamos o desenvolvimento do nosso Plano Nacional de Logística Portuária - PNLN, que tem por objetivo conceber uma estratégia de longo prazo para o desenvolvimento ordenado no setor portuário brasileiro, definindo os meios e metas para a sua implantação, utilizando como referência os padrões dos melhores portos internacionais, permitindo: elevar a capacidade operacional dos portos brasileiros; modernizar nossa organização institucional e ao mesmo tempo melhorar a eficiência e a qualidade da gestão do sistema portuário nacional.

O PNLN pretende eliminar a possibilidade de que a estrutura portuária seja apontada como um fator de estrangulamento que limita, ou inviabiliza, o pleno aproveitamento das potencialidades econômicas do país.

Resumidamente, os objetivos estratégicos do PNLN deverão ser desdobrados em pelo menos três objetivos operacionais:

- O primeiro é o de expandir a capacidade do setor portuário do país, de forma compatível com o crescimento esperado da economia nacional e da subsequente demanda por serviços portuários. Para ser alcançado é necessário realizar novos investimentos de infraestrutura de portos para expansão de sua capacidade; desenvolver áreas para novos portos; melhorar as conexões terrestres, incluindo a articulação com a cabotagem; e, sobretudo, aumentar a produtividade dos atuais portos.
- O segundo objetivo é o de definir claramente o arcabouço institucional para eliminar entraves burocráticos e legais e viabilizar uma precisa divisão das funções dos setores público e privado nessa expansão. Para ser atingido é obrigatória a revisão e modernização da legislação portuária, o aperfeiçoamento da regulação e a consolidação de regras estáveis para a atração de investimentos privados.
- O terceiro objetivo é o de melhorar a eficiência de gestão tornando-os competitivos, autônomos, lucrativos e auto-suficientes financeiramente, de modo a dependerem menos da mobilização de recursos exógenos (principalmente dos governos federal, estadual e municipal). Seguramente, a sua obtenção exigirá a concepção de um modelo de gestão mais adequado (incluindo marketing, bancos de dados e sistemas de informação), melhor estrutura de tarifas e aperfeiçoamento e expansão dos contratos de arrendamento.

## INTEGRAÇÃO INTERMODAL

Outra importante preocupação no desenvolvimento de nossa logística diz respeito às nossas conexões intermodais e seu reflexo em nosso crescimento.

Também podemos destacar os esforços de integração modal em ações de: **integração física da infraestrutura de transportes**, representada pelos esforços nos investimentos de acessos terrestres e aquaviários nos portos; **integração institucional**, como o esforço do projeto “Porto Sem Papel”; e **esforços de aprimoramento de gestão** como as avaliações para o modelo institucional mais adequado de gerenciamento de nossos portos.

O tema, por ser uma questão fundamental, está recebendo atenção prioritária do PLNP, em articulação com a estratégia nacional de desenvolvimento; o Programa de Aceleração do Crescimento – PAC, o Plano Plurianual de Investimentos – PPA e os Planos estratégicos do setor de transporte terrestre e fluvial.

O Brasil após vencer desafios históricos, como a inflação alta e dependência exacerbada do capital estrangeiro, desfruta hoje, de condições favoráveis para superar três outros desafios, sendo eles:

- I. Elevar a taxa de poupança e investimento;
- II. Melhorar a qualidade da educação;
- III. Reformar radicalmente a matriz de transportes do país, reduzindo o peso do setor rodoviário e aumentando, em contrapartida, o peso dos setores ferroviário, fluvial e de cabotagem.

Segundo o Ministério dos Transportes do Brasil, a matriz de transportes brasileira depende, preponderantemente, do modo de transporte rodoviário. Em valores aproximados, a rodovia responde pela movimentação de 95% dos passageiros no País e de 58% dos fluxos de carga, que, excluído o transporte de minério de ferro, supera os 70%.

A participação do modo ferroviário atinge 25%, e as hidrovias 13% das cargas, restando aos modos dutoviário e aéreo participações em torno de 3,6% e 0,4%, respectivamente.

Mais alarmante é observar que, quando tratamos de cargas com maior valor agregado, ou seja, cargas containerizáveis, a participação da modalidade rodoviária chega a praticamente 90%.

É sabido que o transporte rodoviário não é eficiente para longas distâncias. Independentemente das razões históricas e econômicas que concorreram para a consolidação desse panorama, a análise do que ocorre em outros países de dimensões continentais comparáveis ao Brasil revela que a dependência da economia brasileira da modalidade de transporte rodoviário é muito forte e implica custos logísticos significativamente altos.

As distorções do nosso sistema de transportes impõem um pesado ônus à sociedade brasileira, com custos desproporcionalmente elevados, pelos padrões internacionais, em termos de custos de logística de transportes.

Estudo do Banco Mundial estima que, no Brasil, os custos logísticos representam, em média, 20% do valor do Produto Interno Bruto. A participação é uma das mais elevadas, quando comparada com os percentuais de um conjunto de países com maior ou menor dimensão econômica do que o Brasil, onde geralmente, não ultrapassam 10 a 14% do PIB.

Em função desses dados, o problema da integração modal será uma das preocupações básicas do PNLP. A partir desse enfoque estratégico, a prioridade fundamental é a melhoria como um todo da matriz logística, que tem uma dependência com as diversas modalidades de transportes e dos pontos de integração intermodal, como são os portos.

Contribuições adicionais aos nossos portos serão concernentes à melhoria e expansão de suas próprias capacidades, ao desenvolvimento da cabotagem e à melhoria de suas conexões terrestres e ao aproveitamento de todas as oportunidades de desenvolvimento de acessos fluviais.

Em um contexto em que o estrangulamento dos acessos terrestres é um dos principais gargalos apontados por técnicos e pelos próprios usuários dos portos brasileiros, já iniciamos as discussões para estudos de Plataformas Logísticas Intermodais, **integradas também por meio fluvial**, os quais já se encontram em fase de contratação no âmbito do Porto de Santos, principal porta do comércio exterior do Brasil e da América latina.

Os objetivos principais são a redução da movimentação de veículos terrestres com origem/destino à área portuária, pois a elevada movimentação de veículos de carga tem efeitos sobre toda a região metropolitana no entorno do porto e vem resultando em ineficiências

econômicas na cadeia logística nacional, além de gerar conflitos sociais e perda de qualidade de vida na região.

Além disso, é sabido que o transporte hidroviário é considerado por especialistas como o de menor custo, e se mostra como alternativa que apresenta menores índices de emissão de poluentes.

Tal projeto vem ao encontro da necessidade de se buscar alternativas viáveis e sustentáveis para o atendimento das demandas econômicas e sociais advindas do desenvolvimento do país e que atualmente já se mostram problemáticas na fluidez de cargas ao porto, e futuramente podem significar um gargalo intransponível.

Dentro de uma visão de rede, esses estudos, apesar de inicialmente focados no Porto de Santos, têm influência sobre todo o sistema nacional de logística e pode trazer subsídios para a utilização do mesmo modelo em outros portos brasileiros, tornando-o relevante para o planejamento da logística portuária em nível nacional sendo oportuno que integre os procedimentos de elaboração do PNLP.

Além disso, vale ressaltar os esforços no desenvolvimento da malha hidroviária e da navegação fluvial, que já haviam sido indicados pelo Ministério de Transportes do Brasil no Plano Nacional de Logística dos Transportes – PNLT, que privilegiou essa modalidade de transporte, e agora vem sendo desdobrado em um maior detalhamento que pretende apresentar um diagnóstico e uma avaliação técnica, econômica e institucional dos portos, aprimorando as questões de administração de hidrovias no Brasil.

Ainda sobre esse aspecto, o Ministério dos Transportes do Brasil também tem associado esforços com a Agência Nacional de Transporte Aquaviário – ANTAQ e Agência Nacional de Águas - ANA para, em consonância com o Ministério de Minas e Energia do Brasil, resolver de uma vez por todas as barreiras para a construção de eclusas junto a barragens para produção de energia elétrica em rios navegáveis.

A síntese da solução adotada passa pela premissa de que qualquer empreendimento de geração de energia hidroelétrica em rios navegáveis deve prever a construção de eclusas. Para que os investimentos necessários para a infraestrutura das eclusas não impactem os projetos de geração de energia hidroelétrica, o governo federal garantirá os investimentos por meio do orçamento do Ministério dos Transportes e já está discutindo o modelo e o marco regulatório para a exploração das futuras eclusas.

Os investimentos em infraestrutura para o transporte hidroviário no Brasil estão fortemente presentes no Programa de Aceleração do Crescimento e estabelece a construção de terminais hidroviários, eclusas, dragagem de hidrovias e melhoria de terminais já existentes. A segunda fase do Programa prevê investimentos na ordem de 1,5 bilhões de dólares para o período de 2011 a 2014, o que inclui 48 projetos, sendo 7 estruturas de corredores hidroviários, 34 terminais hidroviários e 7 projetos de estudos amplos para o setor.

Na questão da integração internacional o aprimoramento do transporte hidroviário nos eixos do Amazonas; Peru-Brasil-Bolívia; Mercosul e Chile; e Hidrovia Paraguai-Paraná integrando a Bacia do Prata com Argentina-Paraguai-Uruguai-Brasil são algumas referências, todas guiadas pelas recomendações da Iniciativa para Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana – IIRSA.

## CONCLUSÕES

O que temos então, em termos globais, é o cenário de busca por ganhos de escala nas operações marítimas – principal via de deslocamento das mercadorias – e uma rápida ocupação da capacidade de movimentação de carga nos portos, impondo a estes últimos necessidades de adequação não somente em termos de áreas operacionais mas também de infra-estrutura compatível com a operação de mega-navios

O sistema portuário brasileiro não foge a esta imposição. Neste sentido, ainda que o Brasil detenha uma fatia muito pequena do comércio global, e conseqüentemente, não esteja incluso nas chamadas grandes rotas do comércio marítimo, a sustentação e, principalmente a expansão daquela participação demanda urgente adequação de seus portos.

Portanto, a necessária adequação dos portos brasileiros decorre menos de sua participação no comércio global e mais, sobretudo, do novo padrão de infra-estrutura e tecnologia exigido pela configuração logística deste comércio. Não há de se pensar em viabilidade logística e comercial de expansão da corrente de comércio brasileira sem esta adequação.

O Peru é um importante parceiro comercial para o Brasil. Em 2010 movimentamos quase 3,0 bilhões de dólares em nossa corrente de comércio. Ao redor de 80% dessa corrente de comércio entre os nossos países é realizada pelos portos marítimos. Óleos, Automóveis, semimanufaturados de ferro, chassis, pás-carregadeiras, tratores e automóveis são importantes produtos das exportações brasileiras para o Peru. Enquanto na pauta de importações produtos derivados do cobre, sulfetos de minério de zinco, fosfato de cálcio e outros produtos primários e secundários peruanos são fortes produtos necessários ao desenvolvimento da economia brasileira.

Para o Brasil o Peru se posiciona em 25º lugar entre os países consumidores de seus produtos e, como fornecedor, o Peru ocupa o 33º lugar. Entendemos que podemos melhorar ainda mais a força desse comércio e para isso **envidaremos nossos maiores esforços**.

**Muito obrigado a todos.**