

ARQUIVO 15

Artigo

A QUESTÃO DOS TRANSPORTES NO CONTEXTO ALCA



FREDERICO MARTINI DO ESPÍRITO SANTO,
Professor do Curso de Comércio Exterior da FCG/UNA.

O histórico dos países da América Latina mostra que, até pouco tempo atrás, não havia uma preocupação com a integração entre os países vizinhos. Tentando reverter esse quadro e acompanhando a tendência mundial de somente avançar economicamente com a participação de grupos de países, foram criados acordos como ALALC (Associação Latino Americana

de Livre Comércio das Américas), a tentativa de acompanhar a tendência mundial e criar acordos internacionais gera, mais uma vez, uma preocupação com o alcance dos objetivos de integração econômica por parte dos países participantes. Independente do nível de integração econômica que possa existir entre os mesmos, a questão do transporte internacional de cargas merece um

destaque, devido a influência direta, na composição do preço final de exportação ou importação. Essa influência ocorre devido o transporte estar exatamente no meio do processo de exportação ou importação.

No contexto da ALCA, o Brasil estará inserido em uma área de livre comércio com países industrializados, em desenvolvimento industrial e até mesmo com países pouquíssimos industrializados, cuja economia é quase que totalmente voltada à agricultura. Essa diferença é, até certo ponto, benéfica para todos, pois facilita a troca de mercadorias produzidas por alguns países e inexistentes em outros. Para que essa troca seja favorecida, o custo do transporte se torna elemento que merece uma análise mais profunda entre os países participantes do acordo. Os Estados Unidos possuem uma infraestrutura de transportes eficiente, ao contrário de muitos países da América Latina. Porém, cada país deve adotar uma política própria ou para com países não integrantes desse acordo, referente à melhoria e à excelência dos serviços prestados no âmbito dos transportes. Dessa maneira, a questão tarifária, seja a nível de fretes internacionais ou até mesmo a nível de custos portuários, aeroportuários, rodoviários e ferroviários, deve ser levada em conta, para tornar os preços mais competitivos. Isto é fundamental para o desenvolvimento econômico de cada país e, conseqüentemente, para o sucesso do livre comércio.

Os custos com transportes internacionais são elevados, pois incluem vários

de Livre Comércio), ALADI (Associação Latino Americana de Desenvolvimento de Integração), Pacto Andino, entre outros. Na maioria destes acordos, o protecionismo existente e outras questões político-econômicas como a oposição por parte do setor privado acostumado à política de substituição às importações fizeram com que os mesmos não conseguissem alcançar seus objetivos.

Com a criação do MERCOSUL e agora com as discussões iniciais sobre a ALCA (Área de Livre

de Livre Comércio), ALADI (Associação Latino Americana de Desenvolvimento de Integração), Pacto Andino, entre outros. Na maioria destes acordos, o protecionismo existente e outras questões político-econômicas como a oposição por parte do setor privado acostumado à política de substituição às importações fizeram com que os mesmos não conseguissem alcançar seus objetivos.

Com a criação do MERCOSUL e agora com as discussões iniciais sobre a ALCA (Área de Livre

Os custos com transportes internacionais são elevados, pois incluem vários

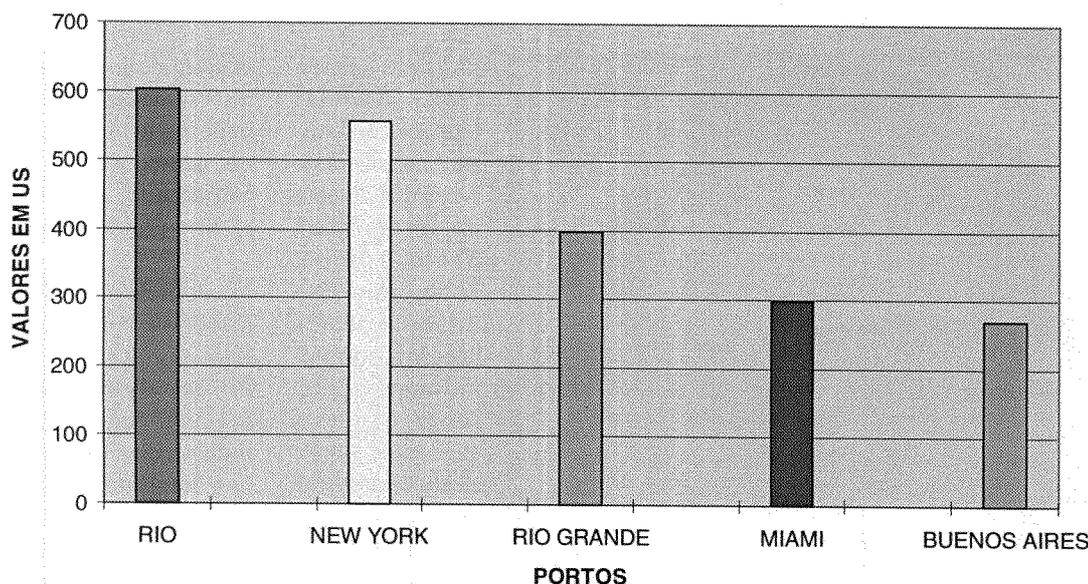
fatores que os influenciam diretamente. Além do frete, tem-se os custos com armazenagem, capatazia, estivadores, práticos, segurança, adicionais aos

fretes, entre outros. Considerando o transporte marítimo, o Brasil leva desvantagem devido aos altos custos portuários. O gráfico abaixo mostra o

quanto é oneroso operar com container em portos brasileiros, além de comparar com os custos operacionais de outros países membros da ALCA.

GRÁFICO 1

Custos para movimentação de um Container



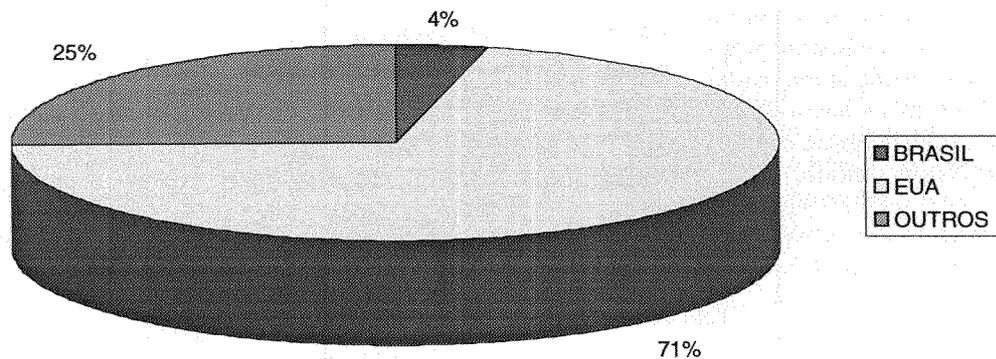
Fonte: Associação de Comércio Exterior do Brasil

Os portos brasileiros precisam sofrer uma modernização urgente. A mais importante tentativa foi a Lei de Modernização dos Portos que começou a ser projetada em 1992, concluída em 1993 e que ainda não foi sancionada. Vários motivos afetaram diretamente esse processo de modernização. Os estivadores não querem correr o risco de perder as vantagens e benefícios que recebem e o medo que os importadores e exportadores possuem com relação ao tratamento diferenciado, quando usarem os serviços portuários devido ao volume de carga a ser comercializado, são barreiras à modernização portuária brasileira.

Problemas como péssimas instalações portuárias, falta de tecnologia avançada, assim como a falta de mão-de-obra qualificada para prestar serviços com qualidade, acabando de vez com a demora e com o aumento de custos nos processos de importação e exportação, são comuns em portos brasileiros e em outros países latinos. No caso específico do Brasil, mais de 85% das exportações passam pelos portos, tornando os preços de tais produtos elevados. Nesse contexto, o Brasil não está conseguindo elevar suas exportações como deveria. Considerando a tendência de déficit na Balança Comercial Brasileira, o governo tomou medidas para conter as importações, que eram financiadas em

até 360 dias, com exceção às importações de Petróleo e derivados e às mercadorias com valores inferiores a US\$ 10.000,00. Tais medidas afetam as importações e podem auxiliar na redução do déficit. Porém, as exportações precisam ganhar maior apoio no que se refere à redução de custos operacionais com transporte, além da já ocorrida eliminação de impostos e da participação dos empresários para modificar os procedimentos de promoção dos produtos brasileiros no exterior. O gráfico a seguir apresenta o percentual das importações brasileiras no contexto da ALCA, em 1995.

GRÁFICO 2
 Ranking de Importação - ALCA - 1995



Fonte: ALCA - Estatísticas
 Gerência de Relações Internacionais e Comércio Exterior
 Fevereiro/97

Aumentar a produtividade, elevar a participação dos empresários em terminais privados e modificar toda a estrutura portuária brasileira, investindo em tecnologia, qualificando a mão-de-obra, entre outros, não é fácil. Países europeus passaram por processos de modernização portuária a longo prazo, contando com o setor privado e com os trabalhadores portuários. Até nos dias atuais, tais países sofrem reformas portuárias em busca de melhor qualidade e menor preço. A nível de ilustração, Roterdã criou um novo terminal para *containers* que acabou de ser construído recentemente. Países latinos como a Argentina e o Peru sofreram profundas mudanças portuárias no início dos anos 90, devido às mudanças que o Chile fez nesse setor. Tais mudanças objetivavam atrair cargas de outros portos de outros países, aumentando o volume de cargas no porto chileno. Tentando amenizar tais perdas, o Peru e a Argentina, também, privatizaram grande parte dos serviços portuários seguindo a tendência de seus países vizinhos, com o objetivo de tornarem seus produtos a serem exportados ou importados mais competitivos, assim como, atrair mercadorias provenientes de outros países.

A participação do setor privado e do setor público são essenciais ao desenvolvi-

mento portuário brasileiro. Não há modelos nem regras a serem seguidos. Tais processos de modernização devem ser feitos de forma coerente à realidade brasileira. No contexto da ALCA, tais medidas se tornam urgentes, pois a competição entre os países será bastante acirrada. Percebendo a gravidade desse assunto, a região sul do Brasil conta com uma boa quantidade de portos, sendo que alguns desses já estão passando por processos de arrendamentos no que se refere aos seus terminais, armazéns e entrepostos frigoríficos.

Como se sabe, mais de 80% das cargas mundiais são transportadas por via marítima. No que se refere ao transporte internacional ferroviário, apenas 3% das cargas são transportadas por esse meio de transporte. Na América Latina, a situação não é muito diferente.

Conforme foi citado, até pouco tempo, os países latinos não preocupavam-se em se integrarem. As ferrovias aqui construídas eram planejadas para escoar a produção agrícola do interior dos países para os portos. Com o objetivo de dificultar o acesso entre os países, essas ferrovias eram construídas com bitolas diferentes. No decorrer da história, os recursos que deveriam ser

destinados às ferrovias foram desviados para a construção de rodovias. Tal desvio de verba foi bastante prejudicial se considerar o tamanho do território da América Latina e principalmente do território brasileiro. As ferrovias perderam força e o transporte terrestre foi quase que totalmente desviado para o transporte rodoviário.

Com a ALCA, praticamente toda a América Latina precisa melhorar seus pátios, terminais, linhas ferroviárias e material rodante para fornecer um serviço de qualidade e atrair mais usuários, com a criação de ferrovias padronizadas, beneficiando a integração dos países pertencentes à ALCA. A modernização ferroviária, sem dúvida, requer tempo e investimentos dos setores privados.

Atualmente o Brasil está passando por um processo de privatizações da rede ferroviária. A tendência dessas privatizações é aumentar o volume de cargas a serem transportadas por esse meio de transporte, o que traz vantagens como o frete internacional menos oneroso, redução do volume de cargas a serem transportadas pelas estradas e, conseqüentemente, redução do número de veículos de cargas nas estradas.

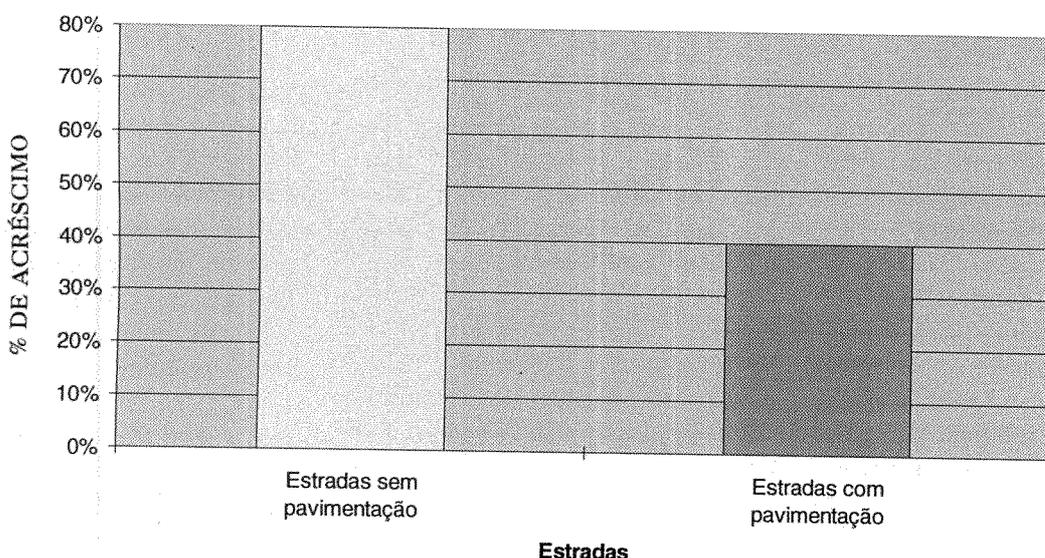
Enquanto o setor ferroviário brasileiro passa por tais transformações, algumas rodovias também estão sendo privatizadas e outras estão contando com a ajuda do governo. Provavelmente, o governo brasileiro investirá, aproximadamente, US\$ 2,0 bilhões nas rodovias para melhorar o trânsito entre o Brasil e a Argentina. Nesse sentido, haverá

duplicações de rodovias que ligam o Brasil à Argentina e pavimentação de outras estradas. Com essas mudanças, haverá menor desgaste do material rodante, menor consumo de combustível, entre outros benefícios, objetivando tornar esse meio de transporte mais competitivo para as cargas que

possuem as características para serem transportadas por rodovias.

O gráfico abaixo mostra que em estradas precárias o custo com o transporte se torna mais oneroso devido ao maior desgaste do material rodante (valores estimados).

GRÁFICO 3
Acréscimo no custo do Transporte Rodoviário em Estradas Pavimentadas e não Pavimentadas



Por parte do governo argentino, as rodovias que ligam ao Brasil também ganharão investimentos em construção e manutenção. Tais medidas referentes ao transporte rodoviário entre o Brasil e Argentina são importantes, uma vez que facilitarão as trocas comerciais entre os mesmos, tornando menor o custo desse meio de transporte.

O transporte terrestre brasileiro precisa desses investimentos e dessas mudanças, pois, devido à grande concentração de veículos nas estradas nacionais, o estado que elas se encontram é muito precário e com a falta de investimento no transporte ferroviário, não há um equilíbrio na distribuição das cargas a serem transportadas. Com isso, o

transporte rodoviário foi encarecendo e o ferroviário sendo esquecido cada vez mais.

Para que as trocas comerciais por via rodoviária sejam ainda mais favorecidas, deve ser construída uma rodovia que liga os interiores dos países vizinhos aos centros industriais. Dessa maneira, haverá uma redução do tempo de viagem e no volume de cargas transportadas nas rodovias existentes que, em grande parte, foram construídas no litoral com o intuito de explorar o turismo em determinadas regiões.

O transporte aéreo, assim como o rodoviário, o ferroviário e o marítimo, também precisa passar por reformas,

mesmo sendo um dos meios de transportes mais regulamentados. A IATA - International Air Transport Association controla todo o transporte aéreo, promovendo segurança, regularidade e economia. Nesse sentido, a IATA publica as tarifas de fretes no TACT - The Air Cargo Tariff. Tal controle é feito a partir da divisão do mundo em três partes distintas. A primeira parte engloba as Américas, a segunda parte abrange a Europa e a África e a terceira parte a antiga URSS, a Ásia e a Austrália. Cada uma dessas regiões são responsáveis pelas regras de tráfego e pelas tarifas praticadas para cada parte.

Apesar de todo esse controle e de toda