

Veículo: Jornal BE NEWS

Editoria: Transportes

Tipo notícia: Artigo

Página: 13

Data de publicação: 17/09/2026

Origem da notícia: Iniciativa da mídia

Categorias: CNI

Valoração: R\$ 35.946,29

FIEAM **SESI** **SENAI** **IEL**

O silêncio da pata

LUIS CLAUDIO SANTANA MONTENEGRO Ex-diretor de Operações, Planejamento Estratégico e Controle da Codesp, ex-presidente da Codesa, atual consultor de Infraestrutura da Federação da Indústria do Estado do Espírito Santo (Findes), professor convidado da FGV e sócio fundador da Neowise Consultoria em Engenharia. opinioao@portalbenews.com.br▶planejamento Quando o presidente da República escolhe um ministro da Fazenda, o País inteiro discute o nome antes da nomeação. O mercado precifica, a imprensa dissecar o currículo e o indicado é obrigado a expor, com clareza, como enxerga a economia e o que pretende fazer. A cada 45 dias, a reunião do Copom mobiliza a mesma atenção: o brasileiro comum sabe que juro alto pesa na dívida e no crédito, e que juro baixo pode acordar a inflação. Ninguém precisa ser economista para acompanhar. A sociedade foi educada para entender que aquela decisão mexe com a sua vida. Agora troque o assunto. Quem acompanhou a escolha do último dirigente de uma autoridade portuária? Quem debateu, fora do circuito especializado, a modelagem do maior arrendamento portuário da história do País, com R\$ 6,4 bilhões de investimento, empurrado por anos entre instâncias que discordam sobre quem poderia disputá-lo? Quem se alarmou quando o complexo Itajaí-Navegantes perdeu um metro de calado este mês, com prejuízo a uma área de influência que cobre o Sul e o Sudeste do País, e praticamente ninguém falou nada? Quem notou a portaria que acrescentou mais uma exigência documental à liberação de carga? Este espaço tem sustentado, coluna após coluna, que o País não tem uma lista prioritária de investimentos de infraestrutura de transportes no orçamento público, que a regulação portuária carece de identidade e que a capacidade dos portos merece monitoramento permanente. Falta somar a essa lista um diagnóstico incômodo, que nasceu de um debate com o colega Leandro Barreto: o setor se comunica mal com a sociedade como um todo. Decide em silêncio, e o silêncio tem custo. Os números não são pequenos. O custo logístico brasileiro chegou a 15,5% do PIB em 2025, R\$ 1,96 trilhão, quase o dobro dos 8,8% dos Estados Unidos, país de dimensão continental como o nosso. Em 2014, eram 10,4%. As filas de navios, sozinhas, consomem em média R\$ 17 bilhões por ano, como nós já demonstramos aqui. O investimento em infraestrutura bateu recorde em 2025, R\$ 280 bilhões, mas isso equivale a somente 2,2% do PIB, quando a necessidade estimada pela Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib) é de 4,3% e, segundo estudo da Confederação Nacional da Indústria (CNI) divulgado esta semana, de 4,65% ao ano por duas décadas, algo como R\$ 550 bilhões anuais nos próximos 20 anos. O estoque de infraestrutura do Brasil vale 36% do PIB; a média internacional supera 60%. O hiato concentra-se justamente em transportes e logística, na casa de R\$ 200 bilhões por ano. A carteira portuária federal anunciada para o período até 2026 somava R\$ 20 bilhões em 55 empreendimentos. Tudo isso passa por decisões que a sociedade não acompanha. O resultado aparece na balança comercial. Cerca de 95% do nosso comércio exterior atravessam os portos, que movimentaram 1,4 bilhão de toneladas em 2025, recorde histórico, enquanto a corrente de comércio

batia US\$ 629 bilhões. Parece muito, mas representa apenas cerca de 1,4% das exportações mundiais, patamar que oscila em torno de 1,2% há décadas. A Coreia do Sul, com território do tamanho de Pernambuco e sem uma fração dos nossos recursos naturais, responde por cerca de 3% a 4%. O que nos separa deles tem menos a ver com o que produzimos e mais com o custo de fazer o produto chegar ao navio. A Europa, com quem estamos fazendo uma enorme cooperação internacional, nos ensina algo sobre visibilidade. A Rede Transeuropeia de Transportes, a TEN-T, foi revista em 2024 por regulamento aprovado no Parlamento Europeu por 565 votos a 37, depois de anos de disputa aberta entre países, regiões e portos por posição nos nove corredores prioritários. Cada corredor tem um coordenador europeu que publica plano de trabalho e presta contas. O dinheiro, 25,8 bilhões de euros no ciclo 2021-2027, sai por chamadas competitivas públicas, com critérios divulgados e resultados contestáveis. Um porto que fica fora do mapa central sabe o que perdeu e por quê. Aqui, uma norma que trava um terminal por sete anos não rende uma linha de manchete. Há uma velha parábola do mundo da propaganda que explica o fenômeno. O ovo de pata é maior e mais nutritivo que o de galinha. Por que ninguém o compra? Porque a pata bota em silêncio, e a galinha anuncia cada ovo com um escândalo. A logística brasileira é a pata: entrega um ovo grande, essencial, e não faz barulho. Chamo isso de o silêncio da pata. O setor portuário sabe medir tonelada, calado e prancha; ainda não aprendeu a medir e comunicar o que cada decisão custa ao consumidor, ao exportador e ao emprego. Fala em jargão que ninguém entende, espalha seus dados por dezenas de fontes e não oferece à sociedade uma métrica única, periódica e compreensível, como o mercado financeiro oferece toda segunda-feira. A saída passa por copiar deliberadamente o setor econômico. Proponho um Focus dos Portos: um boletim periódico, construído com o setor privado e a academia, que consolide expectativas de capacidade, filas, custo de espera e investimento contratado, porto a porto, e que meça, como fazem o Focus e os índices de confiança, a expectativa e o ânimo do mercado diante de cada decisão e de cada decisor portuário. Indicadores simples, para a imprensa e o Congresso entenderem, e cobrarem. O primeiro indicador já existe e foi medido aqui: o porto que jogamos no mar todo ano, que sugiro chamar de Filômetro. Passa também por levar cada decisão relevante, de gestor, de modelo e de norma, aos fóruns onde a sociedade efetivamente decide: as comissões do Congresso, o Judiciário quando for o caso e, sobretudo, a mesa do Presidente da República. A infraestrutura logística sustenta 95% do que o Brasil vende ao mundo e merece deixar de ser assunto de especialista. É por ela que o desenvolvimento vai passar, e ela precisa fazer barulho à altura do ovo que bota. Luís Cláudio Santana Montenegro escreve quinzenalmente para o BE News, com seus artigos publicados às quartas-feiras.

PROPONHO UM FOCUS DOS PORTOS: UM BOLETIM PERIÓDICO, CONSTRUÍDO COM O SETOR PRIVADO E A ACADEMIA, QUE CONSOLIDE EXPECTATIVAS DE CAPACIDADE, FILAS, CUSTO DE ESPERA E INVESTIMENTO CONTRATADO, PORTO A PORTO, E QUE MEÇA, COMO FAZEM O FOCUS E OS ÍNDICES DE CONFIANÇA, A EXPECTATIVA E O ÂNIMO DO MERCADO DIANTE DE CADA DECISÃO E DE CADA DECISOR PORTUÁRIO

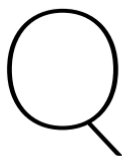
TRANSPORTES | Portos > Opinião

**LUIS CLAUDIO SANTANA MONTENEGRO**

Ex-diretor de Operações, Planejamento Estratégico e Controle da Codesp, ex-presidente da Codesa, atual consultor de Infraestrutura da Federação da Indústria do Estado do Espírito Santo (Findes), professor convidado da FGV e sócio fundador da Neowise Consultoria em Engenharia.

opiniao@portalbenews.com.br

▶ PLANEJAMENTO

O silêncio da pata

Quando o presidente da República escolhe um ministro da Fazenda, o País inteiro discute o nome antes da nomeação. O mercado precifica, a imprensa dissecou o currículo e o indicado é obrigado a expor, com clareza, como enxerga a economia e o que pretende fazer. A cada 45 dias, a reunião do Copom mobiliza a mesma atenção: o brasileiro comum sabe que juro alto pesa na dívida e no crédito, e que juro baixo pode acordar a inflação. Ninguém precisa ser economista para acompanhar. A sociedade foi educada para entender que aquela decisão mexe com a sua vida.

Agora troque o assunto. Quem acompanhou a escolha do último dirigente de uma autoridade portuária? Quem debateu, fora do circuito especializado, a modelagem do maior arrendamento portuário da história do País, com R\$ 6,4 bilhões de investimento, empurrado por anos entre instâncias que discordam sobre quem poderia disputá-lo?

Quem se alarmou quando o complexo Itajaí-Navegantes perdeu um metro de calado este mês, com prejuízo a uma área de influência que cobre o Sul e o Sudeste do País, e praticamente ninguém falou nada? Quem notou a portaria que acrescentou mais uma exigência documental à liberação de carga?

Este espaço tem sustentado, coluna após coluna, que o País não tem uma lista prioritária de investimentos de infraestrutura de transportes no orçamento público, que a regulação portuária carece de identidade e que a capacidade dos portos merece monitoramento permanente. Falta somar a essa lista um diagnóstico incômodo, que nasceu de um debate com o colega Leandro Barreto: o setor se comunica mal com a sociedade como um todo. Decide em silêncio, e o silêncio tem custo.

Os números não são pequenos. O custo logístico brasileiro chegou a 15,5% do PIB em 2025, R\$ 1,96 trilhão, quase o dobro dos 8,8% dos Estados Unidos, país de dimensão continental como o nosso. Em 2014, eram 10,4%.

As filas de navios, sozinhas, consomem em média R\$ 17 bilhões por ano, como nós já demonstramos aqui. O investimento em infraestrutura bateu recorde em 2025, R\$ 280 bilhões, mas isso equivale a somente 2,2% do PIB, quando a necessidade estimada pela Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib) é de 4,3% e, segundo estudo da Confederação Nacional da Indústria (CNI) divulgado esta semana, de 4,65% ao ano por duas décadas, algo como R\$ 550 bilhões anuais nos próximos 20 anos.

O estoque de infraestrutura do Brasil vale 36% do PIB; a média internacional supera 60%. O hiato concentra-se justamente em transportes e logística, na casa de R\$ 200 bilhões por ano. A carteira portuária federal anunciada para o período até 2026 somava R\$ 20 bilhões em 55 empreendimentos. Tudo isso passa por decisões que a sociedade não acompanha.

O resultado aparece na balança comercial. Cerca de 95% do nosso comércio exterior atravessam os portos, que movimentaram 1,4 bilhão de

toneladas em 2025, recorde histórico, enquanto a corrente de comércio batia US\$ 629 bilhões. Parece muito, mas representa apenas cerca de 1,4% das exportações mundiais, patamar que oscila em torno de 1,2% há décadas. A Coreia do Sul, com território do tamanho de Pernambuco e sem uma fração dos nossos recursos naturais, responde por cerca de 3% a 4%. O que nos separa deles tem menos a ver com o que produzimos e mais com o custo de fazer o produto chegar ao navio.

A Europa, com quem estamos fazendo uma enorme cooperação internacional, nos ensina algo sobre visibilidade. A Rede Transeuropeia de Transportes, a TEN-T, foi revista em 2024 por regulamento aprovado no Parlamento Europeu por 565 votos a 37, depois de anos de disputa aberta entre países, regiões e portos por posição nos nove corredores prioritários. Cada corredor tem um coordenador europeu que publica plano de trabalho e presta contas. O dinheiro, 25,8 bilhões de euros no ciclo 2021-2027, sai por chamadas competitivas públicas, com critérios divulgados e resultados contestáveis. Um porto que fica fora do mapa central sabe o que perdeu e por quê. Aqui, uma norma que trava um terminal por sete anos não rende uma linha de manchete.

Há uma velha parábola do mundo da propaganda que explica o fenômeno. O ovo de pata é maior e mais nutritivo que o de galinha. Por que ninguém o compra? Porque a pata bota em silêncio, e a galinha anuncia cada ovo com um escândalo. A logística brasileira é a pata: entrega um ovo grande, essencial, e não faz barulho. Chamo isso de o silêncio da pata.

O setor portuário sabe medir tonelada, calado e prancha; ainda não aprendeu a medir e comunicar o que cada decisão custa ao consumidor, ao exportador e ao emprego. Fala em jargão que ninguém entende, espalha seus dados por dezenas de fontes e não oferece à sociedade uma métrica única, periódica e compreensível, como o mercado financeiro oferece toda segunda-feira.

A saída passa por copiar deliberadamente o setor econômico. Proponho um Focus dos Portos: um boletim periódico, construído com o setor privado e a academia, que consolide expectativas de capacidade, filas, custo de espera e investimento contratado, porto a porto, e que meça, como fazem o Focus e os índices de confiança, a expectativa e o ânimo do mercado diante de cada decisão e de cada decisor portuário.

Indicadores simples, para a imprensa e o Congresso entenderem, e cobrarem. O primeiro indicador já existe e foi medido aqui: o porto que jogamos no mar todo ano, que sugiro chamar de Filômetro.

Passa também por levar cada decisão relevante, de gestor, de modelo e de norma, aos fóruns onde a sociedade efetivamente decide: as comissões do Congresso, o Judiciário quando for o caso e, sobretudo, a mesa do Presidente da República. A infraestrutura logística sustenta 95% do que o Brasil vende ao mundo e merece deixar de ser assunto de especialista. É por ela que o desenvolvimento vai passar, e ela precisa fazer barulho à altura do ovo que bota.

Luis Cláudio Santana Montenegro escreve quinzenalmente para o BE News, com seus artigos publicados às quartas-feiras

PROponho um FOCUS DOS PORTOS: UM BOLETIM PERIÓDICO, CONSTRUÍDO COM O SETOR PRIVADO E A ACADEMIA, QUE CONSOLIDE EXPECTATIVAS DE CAPACIDADE, FILAS, CUSTO DE ESPERA E INVESTIMENTO CONTRATADO, PORTO A PORTO, E QUE MEÇA, COMO FAZEM O FOCUS E OS ÍNDICES DE CONFIANÇA, A EXPECTATIVA E O ÂNIMO DO MERCADO DIANTE DE CADA DECISÃO E DE CADA DECISOR PORTUÁRIO

Impresso:

<https://amazonclipv2.s3.amazonaws.com/impressos/2026/09/17/Ny0xNy0wOS0yMDI2XzExOjIw.png>