

Com a saída, hoje, de José Roberto Correia Serra, a presidência da Codesp passa a ser ocupada pelo atual diretor de Planejamento Estratégico e Controle da estatal, Renato Barco. Segundo o ministro dos Portos, José Leônidas Cristino, será uma substituição provisória.

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar

Entrevista

José Roberto Correia Serra. presidente da Codesp

“Derrubamos o passivo em R\$ 1,2 bilhão”

LEOPOLDO FIGUEIREDO
EDITOR

Há quase quatro anos no cargo, o presidente da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), José Roberto Correia Serra, entrega hoje sua carta de desligamento da companhia, oficializando sua saída. A partida de Serra, cogitada desde o ano passado, foi confirmada no início da semana pelo ministro dos Portos, José Leônidas Cristino. Os motivos do pedido de exoneração são de ordem pessoal. Ele retorna para Fortaleza (CE), para o convívio familiar. Em Santos, deixa um legado que reúne ações como a obtenção, pelo Porto de Santos, da Declaração de Cumprimento da lei antiterrorismo portuário ISPS Code, a realização da dragagem de aprofundamento do canal de navegação (praticamente concluída), boa parte das obras das avenidas perimetrais e, principalmente, uma nova visão de administração e gestora portuária para a Codesp. Em sua posse no cargo, em 12 de agosto de 2008, Serra definiu 19 metas para sua gestão. Com exclusividade a A Tribuna, ele explicou sua saída e fez um balanço de sua administração, comentando se conseguiu cumprir a contento cada um dos objetivos que ele mesmo determinou. Confira, a seguir, os principais trechos da entrevista.

Saída

“Eu sou empregado da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq, a agência reguladora do setor), lotado na minha cidade de Fortaleza (CE). O meu tripé desbalanceou na questão pessoal, familiar. Esse é o motivo da minha saída. Estou há quase cinco anos e meio nesse projeto, entre Brasília (quando foi secretário-adjunto da Secretaria de Portos, a SEP) e Santos (como presidente da Codesp). E realmente hoje a minha família precisa da minha presença. Precisava antes, mas entendeu a minha opção naquela oportunidade. Acho que tenho o direito, hoje, de retomar a minha família, o convívio familiar de que tanto preciso. Depois de muito pensar e discutir, eu senti que era o momento de retornar a minha casa e faço isso por que preso muito minha esposa, meus (três) filhos. Foi uma decisão difícil e muito pessoal”

“Meu plano hoje é voltar a ficar com a minha família e, daqui para frente, qualquer projeto que venha a acontecer, tem que ser junto com a minha família. Se minha família não me acompanhar agora, não vou”.

Dragagem de aprofundamento

“Eu fui até tímido, não é? (Nas metas) disse que só iniciaria (a dragagem de aprofundamento do canal de navegação). De fato, já concluímos. Estamos agora procurando a homologação dos 15 metros em todo o Porto, ao longo dos 25 quilômetros de canal e com uma grande vantagem, cumprindo o que a lei manda, do ponto de vista ambiental e operacional. (A homologação) deve estar saindo a qualquer momento, pelo menos a do Trecho 1 (da Barra até o Ferry Boat, na en-

trada do canal). Os trechos 2 e 3 vêm em seguida e, neles, temos a retirada das pedras (de Teffé e Itapema) e dos restos do Ais Giorgis – e até julho isso deve estar resolvido. Essa questão, da dragagem de aprofundamento, eu dou por concluído”.

“A primeira grande dificuldade na dragagem foi mudar a cultura de um novo processo de dragagem no Brasil. Antes, você tinha dragagens que eram medidas nas cisternas das embarcações (pagando pelo volume dragado). Nós passamos a introduzir o conceito da medição em sito, a dragagem onde você paga pela cubagem daquilo que você faz, a dragagem por resultados. Nós criamos um novo paradigma de dragagem”.

“O segundo grande desafio foi o ambiental. Mesmo tendo feitos vários estudos, nós tivemos de contratar diversos projetos ambientais que garantissem que aquela dragagem não poderia piorar as condições do canal. E o material contaminado tinha de ter o tratamento adequado”. Eu tinha permanentemente um arqueólogo na draga verificando se nós tínhamos alguns resquícios no canal na hora de dragar de algum processo de arqueologia. Isso aí gerou um grau de dificuldade que, se você topasse com qualquer coisa, parava tudo. Essa era uma dificuldade que sabíamos que iríamos enfrentar e com responsabilidade. Cumprimos todos os planos acordados com o Ibama.

Segunda fase da dragagem

“O Porto está se preparando para a segunda fase da dragagem. E nós precisamos dessa segunda fase. Esse processo inicial que nós estamos concluindo, ele foi absolutamente necessário para reinserir o Porto de Santos na rota desses grandes navios que chegam. Agora, nós precisamos migrar para 16 metros dentro do Porto e 17 metros, pelo menos, lá fora (Barra)”.

Avenidas Perimetrais

“Infelizmente a conclusão não será possível (na gestão de Serra). A maior dificuldade foi estabelecer esses projetos, o que queríamos fazer e conseguir os recursos. Isso conseguimos. Então digo que não concluí as Perimetrais pois a dificuldade do processo licitatório. Quando nós entramos, a gente tinha uma situação muito caótica. Tínhamos os contratos assinados (com as construtoras) e nada negociado com os arrendatários de quem teríamos de tirar áreas (para a obra). Não tínhamos isso pronto. Eu tive de negociar contrato por contrato na Antaq, para poder fazer o corte das áreas. Isso precisou ser negociado, colocado por escrito. E isso não tinha sido feito ainda. Por que não tinha sido feito? Eu acho que as pessoas pensavam que era só uma obra de engenharia. Isso não é só uma obra de engenharia. Teve ainda toda a questão ambiental, que foi difícil de resolver. Havia muitos passivos ambientais nesse trecho”

Próximas etapas das Perimetrais

“Não é possível pensar na Perimetral sem o projeto da (Aveni-



CARLOS NOGUEIRA

“Eu acredito que o Porto vá continuar crescendo. Este ano, nós passaremos dos 3 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), passaremos das 100 milhões de toneladas. E acredito na possibilidade de um lucro superior a R\$ 65 milhões”

da) Mário Covas. Assim, todo o projeto-executivo está sendo feito pela comunidade dos arrendatários. Nós estamos para receber a qualquer instante. Como nós estamos com os recursos assegurados, a gente só vai adaptar essa demanda a aquilo que o TCU (Tribunal de Contas da União) exige. E ali vão ter viadutos, a ferrovia vai passar direto. Vai ter que ter dois viadutos. Estamos fechando isso”. “Na Alemoa, a obra depende do Mergulhão e, de fato, os recursos só vieram posteriormente. Por isso não conseguimos tocar isso antes.

“Um processo licitatório da Margem Esquerda, 1 fase, levou quase dois anos na primeira fase. Agora está indo bem e teremos a Perimetral até o final do ano”.

“Eu queria estar com todas as perimetrais concluídas, mas não cabe só a gente. O nosso objetivo era esse. Eu acho que a gente avançou bastante. Nós temos orçamento, recursos e

projeto para tudo. Todas vão sair nos prazos aprovados no novo PAC”

VTMIS

“Chegamos a lançar uma licitação (para a implantação do VTMIS, o sistema de controle do tráfego naval), mas não conseguimos aplicar o Reporto (programa de injeção tributária do setor). Houve vários questionamentos sobre isso. Nós retiramos. Houve uma promessa de colocar o Reporto. Nós retiramos. E isso é tudo investimento da Codesp. Nós somos o único porto do Brasil que está fazendo investimento próprio no VTMIS. Nós estamos com projeto pronto e agora vai sair mesmo, com Reporto ou sem Reporto”.

Troca de documentos com a Alfândega

“Nós queríamos criar a interface com a Alfândega e até criamos o sistema de interface com o Porto Sem Papel. Mas é

claro que a gente quer ir muito mais além disso”

TEV

“(O Terminal de Exportação de Veículos, TEV) - foi uma das primeiras licitações nossas. Não foi em leilão, pois a Antaq não permitiu, mas eu acabei, depois, achando bom, pois fiz a inversão das fases. Então nós fizemos com o custo de oportunidade. E aquilo que não era leilão acabou sendo o custo de oportunidade. Ou seja, quem dá mais é que leva. Acabei fazendo um leilão da forma que a lei permitia. E hoje essa regra vale para o Brasil todo”.

Planejamento estratégico

“Concluímos a nova versão do PDZ (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos) e contratamos a revisão do estudo de demanda de cargas do Porto. Esse é um processo que tem de ser feito, pelo menos, de dois em dois anos e está sendo

tratado pela Diretoria de Planejamento, que criamos”.

Declaração de Cumprimento do ISPS Code

“Muita gente disse que eu não conseguiria isso aqui. Na minha posse mesmo, várias pessoas disseram que não. De qualquer forma, foi uma vitória da comunidade de Santos. E isso aí eu devo muito ao Celso (Celso Simonetti, ex-superintendente), da Guarda Portuária. Isso tem de ser reconhecido. A Guarda Portuária teve uma participação efetiva nesse processo. E agora já estamos querendo reavaliar o plano de segurança”

Equilíbrio financeiro

“Estamos no terceiro ano de lucro, terceiro ano de pagamento de participação dos lucros aos funcionários. A companhia hoje está estabilizada, com suas contas em dia. Nosso passivo hoje está normal. Na minha gestão, derrubamos o passivo em R\$ 1,2 bilhão, somando inclusive o passivo com a Prefeitura, pelo pagamento do IPTU, que derrubamos no Supremo. Hoje, o passivo está em R\$ 170 milhões. Mas isso é uma provisão”.

“Eu acredito que o Porto vá continuar crescendo. Este ano, nós passaremos dos 3 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), passaremos das 100 milhões de toneladas. E acredito na possibilidade de um lucro superior a R\$ 65 milhões. Eu não tenho o balanço de maio, mas estava próximo de R\$ 30 milhões em abril.

Abertura de capital

“Eu diria que, hoje, nós só não estamos prontos para abrir o capital da empresa por causa de duas questões. A primeira é o Portus (fundo de pensão dos funcionários). Nós não reconhecemos ainda (o valor da dívida), mas estamos muito perto de uma solução. E a Codesp honrou todos os compromissos que assumiu com o Portus. Hoje a companhia é atrativa, mas não dá para trazer o setor privado para dentro tendo ainda as restrições de uma empresa de economia mista, em que você tem de aprovar o valor do vale-refeição no Ministério do Planejamento. Há uma incongruência com essas duas ideias.

Concurso público

“Realizamos dois concursos públicos. Nós conseguimos colocar 241 empregados concursados na companhia e saíram 314 através do Plano de Incentivo de Desligamento Voluntário. Muita gente não acreditava e alguns me questionaram se haveria seriedade no concurso, mas, graças a Deus, não tivemos uma reclamação em relação aos concursos. Passou quem tinha competência para passar”.

CONTINUA NA PRÓXIMA PÁGINA.