

Burocracia pode travar crescimento

Durante palestra no Santos Export, o economista Ricardo Amorim apontou a quebra da burocracia como fundamental para expansão do Porto

Terminal Portuário de Contêineres do Saboó - IPA. Seu espaço com qualidade.



FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

"O Porto de Santos é o maior exemplo de como a burocracia pode travar um País", garante o economista Ricardo Amorim. Ele ministrou a primeira palestra da 10ª edição do Santos Export - Fórum Internacional para a Expansão do Porto de Santos, na noite de ontem. O evento acontece até hoje, no Casa Grande Hotel, em Guarujá.

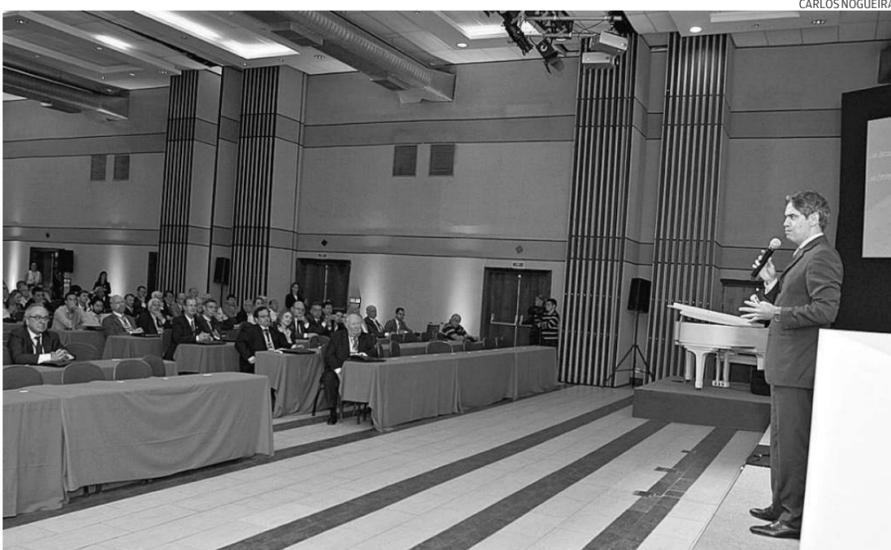
O seminário é uma iniciativa do Sistema A Tribuna de Comunicação e uma realização da Una Marketing de Eventos. Hoje, novos debates traçarão os cenários atual e futuro do complexo santista, com a participação de autoridades e empresários do setor.

Para Amorim, a expansão do Porto de Santos depende de três fatores. Investimento em infraestrutura e quebra de bu-

rocracia são os fundamentais. Aliadas a isto, as reduções de carga e complexidade tributárias são decisivas no processo de desenvolvimento.

"Nós pagamos impostos demais, em número excessivo e, muitas vezes, um cálculo incide sobre outro. Isso tudo complica os negócios, reduz geração de empregos e o desenvolvimento do País", afirma.

Um exemplo de burocracia citado durante a palestra foi a operação Maré Vermelha, da Receita Federal. Ela amplia o rigor na fiscalização das mercadorias. Os carregamentos suspeitos são destinados ao canal vermelho (o que inspirou o nome da operação). Esta é a classificação dada pelo Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex, programa da Receita para declaração de importação) a lotes de mercadorias que precisarão pas-



Para Amorim, a operação Maré Vermelha, da Receita Federal, atrapalha o desenvolvimento econômico do País

sar por fiscalizações documental e física antes de serem liberados para entrar no País. O canal verde concentra os lotes liberados de inspeções.

Alguns segmentos do comércio exterior consideram a operação uma forma de barrar as importações, já que elas ficam por longos períodos à espera de liberações da Aduana. Amorim considera esta hipótese e garante

que ela atrapalha o desenvolvimento econômico do País.

"A gente tem uma necessidade de controle que deve ser levada a sério, só que eu temo que o que aconteceu recentemente (Maré Vermelha) vá muito além disso. Eu imagino que a razão pela qual essa medida foi implantada é dificultar a importação de produtos industrializados e, com isso,

dar uma condição melhor de competitividade à nossa indústria", destaca.

Porém, para o economista, a medida não surtiu o efeito desejado. Isto porque a indústria se ressentiu da demora na importação de componentes indispensáveis no processo de produção e sofre com os atrasos, que se refletem na entrega de mercadorias brasileiras.

PARALISAÇÕES

As greves de servidores federais, que vêm causando danos às operações no Porto de Santos, foram lembradas por Amorim como outro grande problema para a competitividade do País. Para ele, esta é uma forma de emperrar as trocas comerciais e, com isso, desfavorecer as transações financeiras.

"Uma das coisas que a gente deveria mudar no Brasil é o estado cartorizado, onde tudo precisa de uma série de autorizações e isso faz com que qualquer ponto insatisfeito da cadeia consiga pará-la como um todo".

Mesmo com todos os problemas que ainda devem ser superados, Amorim destaca que o Brasil tem um bom futuro. Com o desenvolvimento de países como China e Índia, que têm grande população, a tendência é que o solo brasileiro seja fonte de alimento para as duas nações.

Isto significa dizer que as exportações de produtos alimentícios continuarão sendo fonte de emprego e renda para o País. Porém, ele destaca que o Brasil não está imune à crise europeia, que pode ser considerada como um "tsunami". "Vai ficar pior antes de ficar melhor", afirma.

Discurso

ROBERTO CLEMENTE SANTINI, DIRETOR-PRESIDENTE DA TV TRIBUNA

Santos Export acompanha conquistas do Porto

É com muito prazer que estamos juntos mais uma vez. Chegamos ao décimo ano do Santos Export orgulhosos pelo Sistema A Tribuna de Comunicação ter criado um evento tão importante e que foi recebido com tanto profissionalismo pelos empresários do setor portuário.

Neste período tão especial construímos uma relação de confiança entre o Sistema A Tribuna e as empresas que trabalham para o progresso do nosso País.

Conseguimos trazer para este fórum de discussão assuntos dos mais importantes que afetam nossa economia e o dia a dia das cidades do nosso litoral.

Foram debates sérios porque permitiram aos empresários colocarem em discussão, diante da comunidade portuária, os temas mais recorrentes, que emperravam o crescimento das indústrias e empresas do setor.

Desde 2003 tivemos um desfile de autoridades, providen-

"Nessas dez edições do Santos Export, convidados internacionais trouxeram sua experiência para a aplicação aqui na região e cada tema discutido até hoje é reflexo desse debate de interesse regional e nacional"

ciamos encontros com as pessoas mais influentes do País na área do porto, como governadores, ministros de estado, secretários nacionais e estaduais. Todos que passaram por aqui ouviram reivindicações e levaram muitas sugestões, que foram aplicadas nestes dez anos.

Neste período, discutimos muitos assuntos de interesse público e acompanhamos passo a passo cada conquista do Porto de Santos.

Uma das principais foi a reto-

mada da dragagem do canal do Porto de Santos, defendida desde a primeira edição do Santos Export. A dragagem e o aprofundamento vão garantir o aumento da capacidade operacional do cais santista e a vinda de novos e maiores navios à nossa região.

Outra discussão fundamental foi a melhoria dos acessos ao complexo santista. A construção da Avenida Perimetral da margem direita, em Santos, e o Rodoanel, também já são uma realidade. Os trechos já entregues garantem um acesso facilitado aos terminais, possibilitando o desenvolvimento e o crescimento das operações de cargas. A criação de novos estacionamentos para caminhões também debatemos várias vezes neste período.

Em dez anos, vimos com entusiasmo decisões do Governo Federal como a instalação da Secretaria de Portos dando mais importância ao setor. O avanço na desburocratização veio com a implantação do Porto sem Papel, que agiliza a liberação de cargas e a atracação de navios. Assim como o surgimento de novos terminais, como o de exportação de veículos, entre outros. Ainda devem começar a operar em breve, o terminal da BTP (Brasil Terminal Portuário) e a unidade da Embraport.

Nessas dez edições do Santos Export, convidados internacionais trouxeram sua experiência para a aplicação aqui na região e cada tema discutido até hoje é reflexo desse debate de interesse regional e nacional. Percebemos a necessida-



Roberto Santini destacou a criação da Secretaria de Portos (SEP)

de de incentivar o conhecimento e arrumamos as malas para conhecer os portos de todo o mundo.

Viajamos pelos portos da América, Europa e da Ásia. Vimos o que há de mais moderno por todos os cantos do planeta.

Aprendemos sim, mas também vimos o quanto crescemos e quanto nossas empresas se profissionalizaram neste setor.

Das diferenças surgiram ideias, projetos e cada vez mais realizações. E foram essas realizações que permitiram ao Porto de Santos manter sua liderança responsável por 27% da economia nacional, podendo assim continuar atendendo as demandas da economia brasileira.

Em 2003, na primeira edição do Santos Export, o Porto movimentava 53,47 milhões de toneladas. No ano passado, atingiu 97,17 milhões de toneladas, um aumento de mais de 80%.

Índices superiores aparecem quando analisamos isoladamente algumas das cargas que passam por nossos terminais. Em 2002, a região escoava 1,22 milhão de teus. Em 2011, esse total subiu para 2,98 milhões de teus, quase 150% a mais. Nos granéis sólidos, o aumento neste período foi de 90%. Nos granéis líquidos passamos de 11 milhões de toneladas para 16 milhões de toneladas, um aumento de 42%. E já que estamos falando em números, vale registrar também o crescimento no setor de passageiros, mais de 600% nestes dez anos.

Esses números são exemplos da realidade com que os senhores convivem diariamente, a realidade de um porto forte e em constante crescimento. Em 2003, nossas preocupações eram a retomada da dragagem de manutenção do canal e o início das obras da

Perimetral. Hoje, esses desafios já foram superados.

A décima edição do Santos Export tem início em um ano excelente para o cais santista, com crescente movimentação e importantes investimentos em sua infraestrutura. Em breve, mais dois terminais vão iniciar suas operações no complexo,

Berços de atracação vão, pela primeira vez no País, ganhar cobertura (...), e o projeto de ligação seca entre as duas margens do Porto, entre Santos e Guarujá, avança.

Motivos não faltam para celebrar, mas novos desafios se apresentam. Hoje, enfrentamos novos gargalos: os acessos à Alemoa, o trevo de Cubatão e a entrada da cidade de Santos.

Todos necessitam de uma atenção imediata. A burocracia no comércio exterior deve ser cada vez mais combatida. E, neste momento em que o governo estuda alterar o marco regulatório do setor portuário, deve-se ter em mente a importância de lutarmos por um modelo de gestão moderno que garanta a agilidade administrativa que a Codesp precisa.

E não podemos esquecer do congestionamento de navios na barra, uma preocupação real que afeta o trabalho do Porto e, claro, não se pode descurar da preservação do meio ambiente. Crescer, sim, mas sempre com responsabilidade social e sustentabilidade.

Temas que a partir do ano que vem vão estar, obrigatoriamente nos debates do Santos Export. Agora, que se aproxima a conclusão do segundo Canal do Panamá, previsto para 2014, veremos uma nova realidade para os portos do mundo. E Santos tem que se preparar para este momento.

O Santos Export é apenas um meio criado pelo Sistema A Tribuna de Comunicação para discutir esse gigante que é o Porto de Santos. Um orgulho de cada pessoa que mora no nosso litoral. Orgulho de todo o Brasil.

Escala de trabalho às 7 horas

Local	Navio	Terno	Produto
Arm. 12-A	Oksywie	1	Descarga trigo
Arm. 16/17	Van Orchid	1	Embarque Açúcar
Arm. 19	Medi valencia	1	Embarque Açúcar
Ultrafertil	Roztoce	1	-
Arm. 20/21	Themis	2	Embarque Açúcar
Sug/26	Maritec	2	Descarga Trigo
Arm. 31	Saga voyager	2	Embarque Celulose
Tecon-3	MSC Mira	5	Descarga contêiner
Tecon-3	Maersk Lirquen	5	Descarga contêiner
Tecon-1	Alianca Europa	8	Embarque/Descarga contêiner
Tecon-1	Caribbean Sea	2	Descarga contêiner
Tecon-2	MSC Sarah	2	Descarga contêiner
Tecon-2	Empress Phoenix	2	Descarga contêiner
Termag	Zeynep Kiran	1	Descarga Nitrato de Amônia
Termag	Aventicum	1	Descarga Cloreto de Potássio
Terminal	Bulk Brasil	1	Embarque Milho
Arm. 39	Junior	-	Embarque farelo de soja
Arm. 39	Junior	1	-

Observação: A quantidade de ternos está sujeita a alterações de última hora. Fonte: Ogmo

Movimentamos
sonhos.



SANTOS BRASIL