



Retão da Alemoa. A Brasil Terminal Portuário (BTP) inicia hoje os preparativos para a reforma da Avenida Augusto Barata, o Retão da Alemoa, em Santos. Um desvio será implantado no sentido Centro-Via Anchieta da pista, orientando os motoristas a trafegar pela área interna da instalação marítima até que o serviço fique pronto.

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar

Terminais do Porto de Santos serão licitados em conjunto

Divididos em 11 lotes, eles serão arrendados em novembro, na Bovespa, sem a definição de uma taxa de retorno

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

Os 11 terminais do Porto de Santos que integram o primeiro bloco de arrendamentos do Governo Federal, após a nova Lei dos Portos (nº 12.815/2013), serão licitados juntos, em novembro, na Bolsa de Valores de São Paulo (Bovespa). Eles serão divididos em lotes, como em um leilão, sem a definição de uma Taxa Interna de Retorno (TIR) nos editais. Quem garante é o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Pedro Brito.

Ele foi um dos expositores da mesa redonda O setor portuário a partir da Lei nº 12.815, que encerrou, na tarde de ontem, a programação da 11ª edição do Santos Export - Fórum Internacional para a Expansão do Porto de Santos, em Santos. O evento é uma iniciativa do Sistema A Tribuna de Comunicação e uma realização da Una Marketing de Eventos.

"Não existe essa definição de taxa de retorno. O que existe é um projeto de investimento onde o empreendedor tem, de um lado, os custos, e do outro as perspectivas dele. O que vai ter, dependendo dos critérios de seleção, em alguns casos, é uma taxa máxima de cobrança de



tarifas e, em outros casos, ele vai ter que dotar o terminal com uma capacidade mínima de movimentação. A taxa de retorno vai ser uma resultante disso. Pode ser 6,5%, 7,5%, 10%, 11%, vai depender do capital do investidor", explicou Brito.

Em estudos disponibilizados pelo Governo sobre os terminais a serem licitados, são utilizados percentuais específicos para a TIR. Mas, segundo técnicos da Antaq, esses valores foram colocados apenas como uma "sinalização".

Em relação ao tempo de concessão dos arrendamentos dos novos terminais, o diretor-geral garantiu que ainda não há prazo definido. Ele admitiu as críticas de empresários e a possibilidade de períodos curtos desmotivarem novos investimentos em instalações portuárias. "Vale lembrar que o edital que será lançado é o que será aprovado pelo Tribunal



Pedro Brito (o quarto da esquerda para a direita) explicou os impactos da lei a empresários e advogados

de Contas da União (TCU) ao final do processo e das consultas e audiências públicas. O que for erro, exagero, ou não for incentivador do investimento, naturalmente vamos mudar".

Segundo Brito, para Santos, há lotes de 25 e de dez anos de concessão. A explicação para a diferença é a necessidade de intervenções após o arrendamento. Onde não forem necessários novos investimentos, o

prazo será menor. Já quando novas obras tiverem que ser feitas, o prazo para a utilização da área será maior.

Ainda há outro fator que reduz o tempo das concessões. É a estratégia do Governo de promover arrendamentos de dez anos para, após esse período, realizar uma nova licitação, desta vez ainda maior, dentro do critério de dar escala e competitividade às instalações.

Mas o diretor-geral reitera

que todas as definições técnicas do edital serão acertadas após a audiência pública a ser realizada na próxima sexta-feira, em Santos. Após essa fase, o TCU analisará, em cerca de 30 dias, as sugestões feitas durante a consulta pública.

DESAFIOS

Brito enumerou seis desafios para o Porto de Santos. Garantir o acesso das cargas ao complexo santista surge no topo da

lista. Em seguida, aparece a necessidade de discussões com a comunidade local. Questionado sobre a participação do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) nesta articulação, o diretor-geral da Antaq falou da retirada de atribuições do órgão. "Era necessário rever o papel do CAP. Em muitos casos, ele tinha se tornado um teatro de discussões políticas e de interesses, que não eram os do Porto e da comunidade. O que temos que rever é que a comunidade precisa participar", afirmou.

O terceiro desafio, para Brito, é a redução de burocracia. O incentivo a investimentos e à logística intermodal também foi citado pelo executivo, assim como a necessidade de revisão das poligonais e o aumento da autonomia da Autoridade Portuária.

EVENTO

O Santos Export 2013 teve o patrocínio das instalações marítimas Brasil Terminal Portuário, Concais S/A, Ecoporto Santos e Embraport, dos grupos Libra, Localfrío, Marimex, Santos Brasil e Rodrimar, da Vale, da Icipar, da Saipem e da corretora de seguros Anhumas.

O seminário conta com o apoio das associações brasileiras de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres (ABTTC), da Associação das Empresas do Distrito Industrial e Portuário da Alemoa (Ama) e da Associação Comercial de Santos. Tem ainda apoio da Centronave, Praticagem de São Paulo, prefeituras de Santos, Guarujá e Cubatão, Porto de Santos, Secretaria de Portos e Governo Federal.

Consultor defende modernização

"Ou há um processo radical de modernização, ou o Porto de Santos não conseguirá sobreviver". A declaração é do consultor do Conselho Empresarial Brasil-China, Claudio Frischtak. Além de garantir competitividade e a profissionalização da gestão portuária, para ele, ainda é preciso que o Governo Federal pelo menos dobre os investimentos em infraestrutura para que o País supere as décadas que passou sem obras necessárias para o desenvolvimento brasileiro.

A disputa entre os Terminais de Uso Privativo (TUPs) e os portos públicos são vistos com preocupação pelo consultor

portuário. Para ele, essa discriminação pode ser uma ameaça a médio prazo para o Porto de Santos. Frischtak afirma que, em cerca de dez anos, o complexo santista dará os primeiros sinais de enfraquecimento.

Para que isto não aconteça, o consultor, que também é presidente da Inter.B - Consultoria Internacional de Negócios e diretor no País do International Growth Center (London School of Economics e Universidade de Oxford), afirma que é preciso garantir a competitividade entre as duas opções portuárias que os exportadores terão.

"É preciso equacionar o ônus dos que estão em portos públicos e ausência de ônus dos que

estão fora dos portos públicos. Se isso não acontecer, é óbvio que essa decisão do governo não tem sentido", afirmou.

Eliminar a burocracia e garantir a autonomia das companhias docas são consideradas a chave para o desenvolvimento e novos investimentos. Frischtak defende a profissionalização da gestão das agências reguladoras e das autoridades portuárias como outro ponto que trará mais investimentos privados ao setor. Segundo ele, a centralização das decisões na Capital federal também é outro entrave para o desenvolvimento portuário.

"O setor privado, que é capaz de investir, já que o governo

não investe o necessário, precisa de previsibilidade, visibilidade e regularidade regulatória. Agências reguladoras e companhias docas precisam ser de estado e não de governo A ou B. Os funcionários devem ser promovidos com base nos méritos, no conhecimento e não por causa de indicações políticas. Sabemos que Brasília não funciona tão bem e temos problema na tomada de decisão".

Segundo o consultor, o Brasil investe 2,31% do Produto Interno Bruto (PIB) em infraestrutura, mas o ideal seria que o investimento fosse duas vezes esse percentual. "Qualquer coisa abaixo de 3% vai fazer com



Para Frischtak, fim da burocracia ajudará a desenvolver o Porto

que tenhamos mais buracos, mais filas, mais ineficiência. Nossos competidores investem

algo em torno de 6% a 8%, então é preciso correr atrás do prejuízo urgentemente".

Complexo árabe serve de exemplo

O que era deserto há 40 anos tornou-se o 9º maior complexo portuário do mundo. O porto de Jebel Ali, nos Emirados Árabes, surpreende não só pela extensão, mas também pela sua importância comercial. No ano que vem, a capacidade do complexo portuário será de 19 milhões de TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). Tudo isso é graças a planejamento estratégico e visão de oportunidade de negócios, fatores necessários para o desenvolvimento do Porto de Santos.

As informações sobre o porto de Jebel Ali foram transmitidas pelo gerente da DP World, Otto Bottger, ontem, durante a 11ª edição do Santos Export - Fórum Internacional para a Ex-



Otto Bottger afirma que Porto necessita de planejamento estratégico

panção do Porto de Santos. A empresa, que é uma das acionistas da Embraport, inaugurada recentemente na Ilha Barnabé, na Margem Esquerda do Porto de Santos, é a operadora do porto árabe.

Jebel Ali é o porto mais importante dos Emirados Árabes. No próximo mês, uma comitiva de empresários e autoridades participantes do Santos Export visitarão o complexo portuário, na etapa internacional do evento.

Para se ter uma ideia do tamanho e da importância do porto árabe, enquanto Jebel Ali será capaz de movimentar 19 milhões de TEUs, Santos tem capacidade para operar apenas 3,2 milhões de TEUs.

Segundo Bottger, pelo menos 1 milhão de pessoas são atingidas pelas trocas comerciais que acontecem no porto de Jebel Ali. Isto porque países como Iraque, Índia, Paquistão e Kuwait são servidos pelas rotas comerciais.

É por atingir tantos países que apenas 50% do volume operado no porto de Jebel Ali têm o complexo como destino final. A outra metade é enviada a outros locais. Para isto, o porto é interligado com aeroportos e estradas. "No ano que vem será concluída a interligação com as linhas férreas. Seremos os únicos multimodais com acesso pelo mar, pela terra, pelo ar e pelos trilhos. Com isso, oferecemos um ponto de armazenagem e logística", afirmou o executivo.

Contêineres para a Ásia, por exemplo, são reenviados de avião. O mesmo acontece com

produtos farmacêuticos. O processo entre a chegada, a descarga e o rearranjo das cargas dura apenas 45 minutos.

Segundo Bottger, a marca é alcançada graças à tecnologia. Atualmente, 78 guindastes são utilizados no terminal. Além da agilidade de equipamentos de última geração, todas as transações são feitas sem o uso de papel. Tudo é feito eletronicamente e os órgãos envolvidos na atividade estão inseridos no sistema.

"O que é importante é que tudo isso foi construído. O porto é artificial, já que ali era um deserto que se tornou um polo de desenvolvimento, porque foi identificado um potencial e, a partir daí, houve a exploração. Os investimentos são constantes e os empresários que visitarem Jebel Ali sairão muito impressionados, com certeza".