

Santos Export

O ministro dos Portos, Edinho Araújo, participará do seminário Santos Export 2015, que acontecerá amanhã e terça-feira no Mendes Convention Center, em Santos.

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar

Entrevista

Edinho Araújo. Ministro dos Portos

“Melhorar os acessos ao Porto continua sendo prioridade da SEP e da Codesp”

DA REDAÇÃO

Entre os desafios que o Porto de Santos precisa superar nos próximos anos, a fim de garantir o crescimento de suas operações, estão a realização de melhorias nos acessos de cargas e navios ao complexo e ainda a modernização da administração portuária. Esta é a opinião do ministro dos Portos, Edinho Araújo, que participará amanhã e terça-feira da 13ª edição do Santos Export - Fórum Internacional para a Expansão do Porto de Santos, que acontecerá no Mendes Convention Center, na Cidade. Para ele, o desenvolvimento do cais santista também passa pela resolução dos conflitos na relação Porto-Cidade. Essas avaliações e os planos do Governo Federal para seu principal porto foram alguns dos assuntos tratados por Araújo em entrevista concedida com exclusividade a A Tribuna. Confira, a seguir, os principais trechos.

Quais os principais problemas do Porto de Santos? E como a Secretaria de Portos (SEP) e o Governo Federal trabalham para saná-los?

Entendemos que sejam a acessibilidade e os processos antiquados de gestão. O Governo Federal, através da SEP, vem investindo maciçamente para aprimorar os acessos internos ao Porto de Santos e, em parceria com o Governo do Estado de São Paulo e a Prefeitura de Santos, encontrar soluções logísticas para que a carga destinada ou proveniente do cais santista chegue a seu destino dentro do planejamento estabelecido. Quanto à gestão, a Codesp já está desenvolvendo e implementando processos mais eficientes para aprimorar a gestão portuária, através da revisão e de propostas de melhoria de processos externos para agilização e modernização da operação portuária. Esse é o projeto estruturante mais importante em termos de governança.

Qual é a política do Governo para estimular o crescimento e o desenvolvimento do Porto de Santos? E para os outros portos brasileiros?

O Governo Federal lançou, no último dia 9 de junho, o Programa de Investimentos em Logística (PIL 2015-2018), que projeta investimentos de R\$ 198,4 bilhões, sendo R\$ 37,4 bilhões para o setor portuário. A etapa de concessões portuárias inclui 50 novos arrendamentos, que representam R\$ 11,9 bilhões em investimentos. Ou-

“Talvez seja possível aprofundar (o canal do Porto), mas não iremos deixar de avaliar os possíveis impactos da dragagem”

tros R\$ 14,7 bilhões correspondem a 63 novas autorizações para terminais de uso privado que estão em análise na SEP. A expectativa em torno de 24 pedidos de renovações antecipadas de arrendamentos é de aportes da ordem de R\$ 10,8 bilhões. O primeiro bloco de arrendamentos contempla 29 terminais nos portos de Santos (9) e do Pará (20), que somam investimentos de R\$ 4,7 bilhões. A licitação do primeiro bloco está dividida em duas etapas e a primeira delas deverá acontecer ainda em 2015. Para os arrendamentos de 21 terminais incluídos no segundo bloco – nos portos de Paranaguá (PR), Itaqui (MA), Santana (AP), Manaus (AM), Suape (PE), São Sebastião (SP), São Francisco do Sul (SC), Aratu (BA), Santos e Rio de Janeiro (RJ) – estão previstos investimentos de R\$ 7,2 bilhões. Essa etapa deverá ser licitada por outorga, com previsão de licitação no primeiro semestre de 2016. Enfim, a parceria com o capital privado viabilizará os investimentos de que o setor precisa para modernização e competitividade nas operações.

E quanto às obras financiadas pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)?

As obras financiadas pelo PAC, que encontram-se em andamento ou em fase de projeto no Porto de Santos – como a remodelação e a expansão das vias perimetrais; a reforma, a construção e o aumento de estruturas de cais; a dragagem do ca-



CARLOS NOGUEIRA

“As obras financiadas pelo PAC (...) no Porto de Santos criarão uma infraestrutura melhor, atraindo novas cargas e permitindo o desenvolvimento do Porto”

nal, dos acessos, das bacias de evolução e dos berços de atracação; a parceria com o Estado de São Paulo e a Prefeitura de Santos para o desenvolvimento de projetos que facilitarão o fluxo de veículos e caminhões na entrada da cidade – criarão uma infraestrutura melhor, atraindo novas cargas e permitindo o desenvolvimento do Porto. Além disso, a modernização da gestão da Companhia Docas e dos processos portuários contribuirá para agilizar a movimentação de cargas, com potencial para a redução do tempo de permanência e dos custos envolvidos, criando mais um diferencial competitivo para o Porto.

Qual sua análise sobre a inicia-**tiva Santos 17, o projeto de empresários, com apoio de autoridades, para aprofundar o canal de navegação de Santos para 17 metros até 2017? O senhor acredita que isso realmente será possível?**

A Codesp já está tratando dos estudos de viabilidade para o aprofundamento do canal de navegação, de 15 para 17 metros, junto ao Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH), vinculado a esta Secretaria, e à Universidade de São Paulo (USP). O potencial das duas instituições para realizar esse trabalho está sendo avaliado pela equipe da Codesp, por empresários portuários, pela Capitania dos Portos de São Paulo e pela Praticagem. Após essa avaliação, deve-se estabelecer um plano de trabalho conjunto. Talvez seja possível aprofundar, mas não iremos deixar de avaliar também os possíveis impactos da dragagem sobre os aspectos ambientais na região. Somente estudos sérios e bem elaborados nos trarão as respostas finais a essa questão.

Sobre isso, na relação Porto-Cidade, há uma nova polêmica, que é a erosão na Ponta da Praia. Como resolver esta questão?

Houve um questionamento so-

bre a influência da dragagem no processo de erosão. Vamos nos fiar em estudos técnicos e, no momento oportuno, responderemos a todas as questões. Dragagem, como disse, é indispensável para o maior porto da América Latina manter seu calado, que hoje é de 13,2 metros. A Codesp vem executando, desde janeiro de 2010, o Programa de Monitoramento do Perfil Praia, que integra o Plano Básico Ambiental da Obra de Dragagem de Aprofundamento do Porto de Santos. Esse programa compreende o monitoramento morfossedimentar das praias de Santos, Itararé (São Vicente) e Góes (Guarujá), com o objetivo de entender suas dinâmicas sedimentares e averiguar e entender possíveis impactos da obra de dragagem de aprofundamento do canal de navegação sobre essas praias.

A poluição causada pelas operações com grãos é outro conflito entre o Porto e as cidades. Há como resolver essa questão?

Sobre as operações na Ponta da Praia (Santos), a questão não são os grãos em si, mas a eventual poluição que a operação desse tipo de carga pode causar. Já existem muitas tecnologias disponíveis para se

combater esse efeito e, na recente renovação de um dos contratos no Corredor de Exportação, foi exigido que a arrendatária instale o que há de mais moderno no combate à poluição. O mesmo tratamento será dado ao outro grande terminal, vizinho ao primeiro, e que está no programa de arrendamentos. Acreditamos que, em um futuro muito breve, essa discussão será coisa do passado e teremos a convivência pacífica da movimentação de grãos com a qualidade de vida da população que ali reside.

Um dos desafios do Porto é a continuidade das obras das avenidas perimetrais nas duas margens. Alguns projetos estão em andamento, mas há, por exemplo, o Mergulhão, que está parado. O Governo não possui recursos para a obra? Como solucionar o problema?

A questão do Mergulhão não envolve apenas o Governo Federal e, sim, vários atores. A SEP entraria com R\$ 310 milhões, o que viabilizaria o projeto original em um trecho mais curto. Mas os planos mudaram e o projeto novo, que mescla necessidades da operação portuária com necessidades de revitalização de áreas degradadas do município, necessitará de recursos maiores e outras fontes de financiamento. Melhorar os acessos ao Porto continua sendo prioridade da SEP e da Codesp, condicionada à disponibilidade orçamentária.

O senhor acredita que o Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), que interliga o Planalto e a Baixada Santista, chegou ao esgotamento? É preciso ter uma terceira opção de ligação viária?

A Via Anchieta encontra-se saturada e a Rodovia dos Imigrantes não permite a descida de caminhões. Sabemos que já existe um projeto do Governo do Estado de São Paulo contemplando uma terceira opção, o qual ainda não foi apresentado ao setor portuário para discussão.

Para o futuro, o que o senhor espera para o setor e o Porto de Santos? Como será possível se desenvolver com sustentabilidade, atendendo às necessidades do mercado e enfrentando os desafios do comércio exterior?

O Porto de Santos é e continuará sendo um porto de excelência, pela sua localização, porte e pela forma como vem sendo administrado. A Codesp está passando por um processo de modernização, com revisões de seus processos e um planejamento a longo prazo. Creio que isso fará a diferença.

“Sabemos que já existe um projeto do Governo do Estado contemplando uma terceira opção (de ligação rodoviária entre o Planalto e o Porto), o qual ainda não foi apresentado ao setor portuário para discussão”