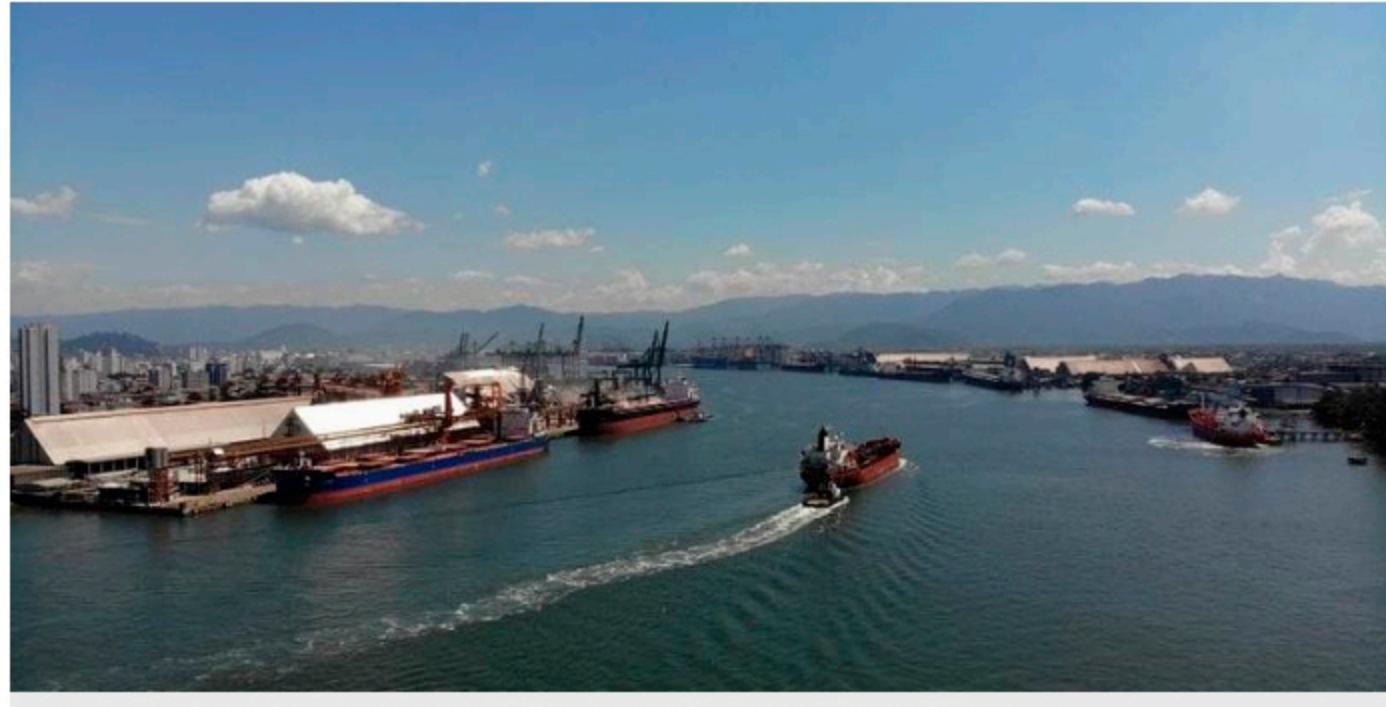


Especialistas apontam que Porto de Santos pode se tornar 'hub' até 2030

Independência da área política, melhor planejamento e consolidação de Santos como hub port são apontados como anseios para o futuro do setor

Bruno Gutierrez
De A Tribuna On-Line
08.10.19 6h00 - Atualizado em 16.10.19 11h26



📷 Especialistas avaliaram a capacidade do Porto de Santos se tornar um hub port na América Latina (Carlos Nogueira)

O desenvolvimento e a modernização do Porto de Santos são temas debatidos constantemente pela Companhia Docas do Estado São Paulo (Codesp), a autoridade portuária, e agentes ligados ao setor marítimo e portuário.

No fim de setembro, durante o I Congresso Paulista de Direito Marítimo e Portuário, realizado na Associação Comercial de Santos, o presidente da Codesp, Casemiro Tércio de Carvalho, **já apontava para esta necessidade, além de cobrar proatividade por parte daqueles envolvidos na comunidade portuária.**

"Porto não pode ser mais o do saco de açúcar em cima do ombro. Você vai em outros portos no mundo e não tem uma pessoa no cais, é tudo automatizado. Mas essa mão de obra está em algum lugar fazendo isso aí. Não há uma pessoa no costado, mas existem 500 engenheiros num prédio fazendo a programação", comentou Carvalho.

"Temos que fazer isso porque, se não for Santos, algum outro porto na costa brasileira vai assumir essa responsabilidade", emendou.

Na visão de Agelino Caputo e Oliveira, diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), o Porto de Santos deve se consolidar, até 2030, como *hub port* da América Latina.

"A expectativa é que, primeiro, tenha encerrado essa longa crise. O Porto, provavelmente nesta época, e com as ações que estão sendo encaminhadas em termos estratégicos pelo Governo, tenha se consolidado no papel de *hub port* da América Latina. Vai ser um grande concentrador de cargas e receber navios maiores, que estão vindo cada vez mais para o Hemisfério Sul. A partir de Santos, vai ser feita a distribuição dessa carga, em navios menores, para outros portos, tanto do Brasil quanto do Hemisfério Sul", avaliou Caputo.

Presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sergio Aquino tem como anseio o fim da interferência política dentro das decisões técnicas do Porto.

"(A questão política) ainda é o grande entrave e a grande interrogação do Porto de Santos e todo sistema de portos organizados do País. Ainda não temos um instrumento legal que faça uma blindagem efetiva em relação a influência política nas administrações portuárias. O atual governo estabeleceu diretorias técnicas, mas não garantias que isto continuará após a saída do governo presente", analisou Aquino, lembrando que o Porto de Santos já viveu um período, entre 2007 e 2010, com uma diretoria técnica.

Para o membro da Fenop, o porto santista "é um grande candidato a se tornar um *hub port*", porém, depende de outros fatores. Entre eles, ele destacou a necessidade de sistemas que garantam um porto organizado de maneira efetiva, profissionalizado, além da recuperação, de forma competitiva, da cabotagem no Brasil.

Para o economista e professor universitário Helio Hallite, especialista no setor, o Porto está atrasado e sofre com a falta de planejamento. Além disso, ele concorda com a visão de Aquino, ao dizer que a ingerência política sempre foi o maior entrave.

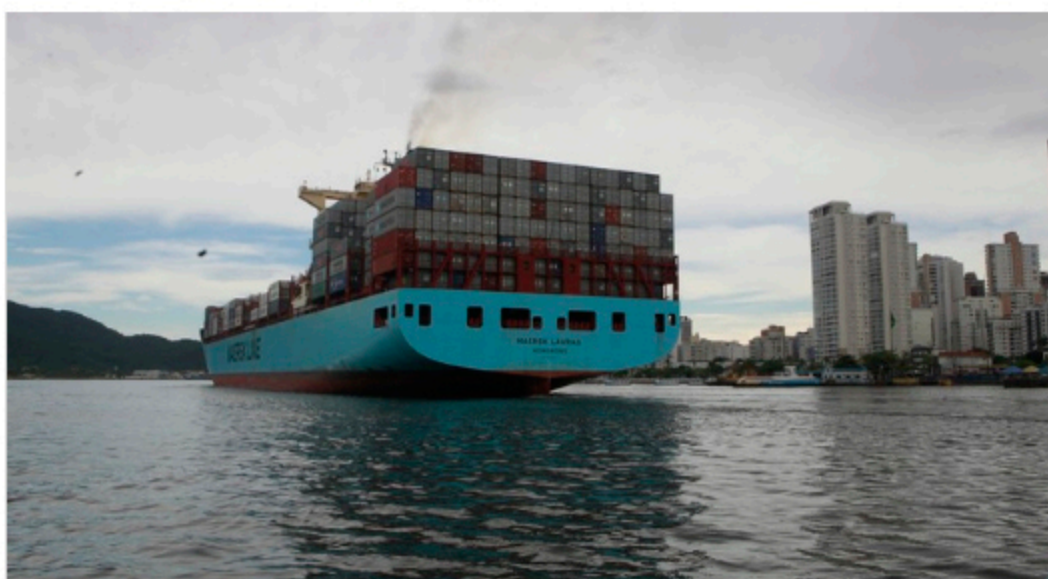
"Recentemente, apresentei o projeto 'Rotterdam 2030' numa palestra. Esse tema foi lançado há mais de 10 anos. Santos não tem ideias claras sobre seu futuro e, o pior, comparativamente a outros portos, está atrasado. Será preciso um salto na história para solucionar o que ficou de lado. Exemplo disso é a degradação do cais do Valongo. E pensar que os argentinos resolveram seu Puerto Madero em 1994. Porém, o mais grave é o fato da inexistência do tão prometido 'distrito de indústrias', 'condomínios logísticos' e vários outros projetos que nunca saíram do papel", ponderou Hallite.

Para o professor, *hub port* é um termo "que virou moda, daquelas modas conceituais". No entanto, ele alertou que *hub port* deve possuir profundidade maior "que os nossos tímidos 13 metros". "Porém, temos uma geoposição muito importante. Esse é o único fator", avaliou o economista.

Cabotagem é o caminho

O Governo Federal deve lançar, ainda neste mês, o programa "BR do Mar". De acordo com o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, **Diogo Piloni, a iniciativa tem o desafio de potencializar o uso da cabotagem no País.**

"É o grande desafio e a grande oportunidade de mudança radical da logística brasileira, sem estar refém do sistema rodoviário, como presenciamos na greve do ano passado que parou o Brasil. Com o número de portos e costa que temos, não se justifica não ter uma cabotagem forte. É preciso termos atenção ao marco regulatório que a 'BR do Mar' vai apresentar. É preciso que ele seja elaborado de uma forma que atraia investimentos, sem gerar insegurança jurídica para quem está no sistema", comentou Sergio Aquino.



Cabotagem é um dos caminhos para o desenvolvimento do sistema portuário (Foto: Carlos Nogueira/AT)

Para Angelino Caputo, quanto mais se incentivar o projeto da cabotagem, maior será a demanda deste tipo de movimentação no Porto de Santos por questões naturais, uma vez que São Paulo é um dos grandes polos industriais do País e tem como Santos o seu principal porto.

Ele ainda recordou que o País, historicamente, adotou o modelo rodoviário, com incentivos, relegando o sistema ferroviário e a cabotagem.

"É comum lembrar que o Brasil deveria ter mais ferrovias, e quase ninguém lembra da cabotagem, que é tão importante quanto. Agora, o pessoal que está no Ministério da Infraestrutura tem feito esse olhar estratégico para a cabotagem, como uma solução viável, de fácil implementação, já que o Brasil é servido por esta costa navegável e possui capacidade de transportar grandes volumes. Isso retira uma quantidade muito grande de caminhões das nossas estradas. Em 10 anos, isso deve estar consolidado", prevê o diretor-executivo da Abtra.

Já Helio Hallite destacou que o "BR do Mar" foi recebido como uma "pá de cal" da construção naval. "E pensar que fomos exportadores de bons navios. Creio que, para salvar a cabotagem, deveríamos reverter a matriz dos transportes com estímulos que, hoje, só existem para caminhões. Qualquer que seja o cenário, vejo o crescimento da cabotagem muito mais por esforços de armadores e terminais. Historicamente, o governo só favoreceu interesses pontuais", comentou o economista.

Ligação seca

A ligação seca entre as duas margens também é vista com bons olhos pelo setor portuário. Atualmente, está em debate a construção de uma ponte, que será construída pela Ecovias. Para o secretário estadual de Transporte e Logística, João Octaviano Machado Neto, **o projeto é o "melhor para este momento", mas que ele não inviabiliza outros.**

"Qualquer ligação seca que haja entre as margens de Santos e Guarujá agiliza bastante o fluxo. Ponte e túnel são duas soluções técnicas possíveis. Mas olhando para carga, a existência de uma ligação entre as duas margens melhora a questão de gargalos de comunicação entre essas duas margens", avaliou Angelino Caputo.

Já Sergio Aquino explicou que a Fenop defende a valorização dos intervenientes locais. "Essas questões devem ser debatidas e todos os agentes ouvidos. Dentro do seguimento Fenop, é fundamental ouvir o SOPESP (Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo), do CAP (Conselho de Autoridade Portuária) e da Administração do Porto", finalizou o presidente da Fenop.



Projeto da Ecovias visa ligar as duas margens do Porto de Santos (Foto: Divulgação/Ecovias)

