

## PORTO &amp; MAR

## ENTREVISTA

**Eduardo Nery.** Diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).**“Desenvolvimento das hidrovias é essencial para a multimodalidade se tornar realidade”**ÁGATA LUZ  
DA REDAÇÃO

Um passado bom e um futuro melhor ainda. É assim que o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, avalia a situação dos portos brasileiros dois anos após o início da pandemia de covid-19. Em entrevista exclusiva para a Tribuna durante visita à Baixada Santista para o início da Operação Porto Limpo no Porto de Santos, Nery exaltou os números do ano passado no País, frisou a importância do modal hidroviário e garantiu que a desestatização da Santos Port Authority (SPA) já tem atraído investidores.

**Após dois anos do início da pandemia, qual a situação dos portos brasileiros?**

Os portos brasileiros se mostraram muito resilientes e com um nível de eficiência alto quando, no meio de uma pandemia, mantiveram altos padrões de movimentação de cargas. Tivemos dois recordes históricos, em 2020 e 2021. No ano passado, tivemos 1,2 bilhão de toneladas de cargas movimentadas nos portos brasileiros, o que representou 4,8% de crescimento em relação a 2020, quando já tivemos recorde. Isso mostra que nossos portos apresentam alto nível de desenvolvimento. Mas, é claro, eles precisam ser mais ainda eficientes e produtivos. Para isso, há uma série de programas de arrendamento e de concessão de portos em andamento.

**Como a Antaq avalia o impacto na movimentação de cargas neste período?**

Tivemos um aumento. Inclusive os contêineres, que têm apresentado alguns problemas na logística mundial, tiveram uma movimentação maior aqui no Brasil. No ano passado, houve cerca de 15% de crescimento na movimentação de contêineres nos portos brasileiros. Então, na verdade, durante a pandemia, o que se vê nos portos brasileiros é um aumento considerável na movimentação de cargas.

**O senhor acredita que esse resultado atrai olhares do exterior ao setor portuário do País? A Antaq já foi procurada por interessados na desestatização da gestão do Porto de Santos?**

Sim. Obviamente que o Porto de Santos, por sua magnitude, por ser o porto organizado público mais importante do Brasil e o que apresenta a maior movimentação de cargas, sendo campeão em soja, milho e açúcar, tem atraído interesse



“Os portos brasileiros se mostraram resilientes e com um nível de eficiência alto. No meio da pandemia, mantiveram altos padrões de movimentação de cargas”

muito grande de terminais e investidores que querem entender o modelo proposto. Eles se mostram muito interessados em apresentar propostas na licitação do Porto de Santos.

**Qual é a expectativa da agência com o processo de concessão da Autoridade Portuária santista?**

Muito boa, pois o modelo tem sido estudado há anos. Há uma série de órgãos que atuam de maneira integrada. Antaq, Ministério da Infraestrutura, BNDES (Ban-

co Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), SPA e técnicos de alto nível têm estudado o modelo a fundo e procurado o melhor desenho para assegurar não só que os investimentos necessários serão realizados, mas também que o futuro concessionário não se desvie daquilo que é mais importante: trazer desenvolvimento e eficiência ao Porto de Santos.

**Com a aprovação da lei conhecida como BR do Mar, qual a perspectiva de cres-****so ou alguns desafios ainda precisarão ser superados?**

São necessárias algumas adaptações em nossos portos, como o de Santos, para que receba cada vez mais navios maiores e atue como concentrador de cargas. Isso é uma característica que pode ocorrer agora, com o BR do Mar ampliando essas possibilidades de afretamento e de se criar um choque de oferta de embarcações. Porém, também precisaremos melhorar a questão de bunker da navegação, assunto importante para que a navegação de cabotagem se torne uma realidade. Além disso, diminuir a nossa burocracia é outro desafio que temos pela frente.

**Como o senhor analisa a tecnologia nos portos brasileiros em comparação com complexos espalhados pelo mundo? Somos exemplo ou precisamos melhorar?**

Os portos brasileiros são referência em termos de produtividade e eficiência quando comparamos os terminais de forma isolada. Os terminais de contêineres do Porto de Santos, por exemplo, têm níveis de produtividade comparáveis aos portos mais eficientes do mundo. A questão é que temos que comparar nossas realidades.

**O que isso significa?**

Aqui, a gente tem uma realidade de forte impacto na relação Porto-Cidade, dentro de uma área urbanizada. Há problemas nos acessos terrestres, ou seja, os problemas advêm muito mais da administração da área comum do porto, nos acessos aquaviários e terrestres. É claro que isso interfere quando vamos comparar a produtividade de um porto nacional com portos de referência internacional, como os da Ásia e da Europa. Mas, mesmo assim, quando se compara a produção de carga e descarga dos nossos navios, nossos portos são referência e competem com os melhores portos mundo a fora.

**O senhor falou sobre os terminais e o Porto de Santos está com consultas e audiências públicas sobre áreas de terminais em andamento. Qual causa maior expectativa na Antaq?**

Sem dúvida nenhuma, o STS10, que é o grande terminal de contêineres do Porto de Santos e atrai maior interesse pela sua importância. Algumas questões vêm sendo discutidas do ponto de vista concorrencial, mas o importante é que se trata de um terminal que vai atender a uma necessidade de demanda cada vez maior na movimentação de contêineres. Ele é

um arrendamento muito necessário para o Porto de Santos e certamente atrai maior interesse.

**O prazo para envio de contribuições do STS10 acabaria em 21 de abril, mas a consulta pública foi prorrogada até 31 de maio. Se há demanda urgente, quais motivos levaram a Antaq a prorrogar essa etapa?**

Ela foi prorrogada justamente pela complexidade, por ter questões muito sensíveis envolvendo aspectos concorrenciais. As contribuições que estão sendo trazidas pelo setor são inúmeras e elas nos auxiliam a melhorar o modelo. Por todos esses fatores, nós prorrogamos o prazo para apresentação das contribuições públicas.

**O Brasil ainda tem como explorar mais o seu sistema de transporte hidroviário?**

O desenvolvimento das hidrovias brasileiras é essencial para a multimodalidade se tornar realidade. A gente precisa melhorar nossa infraestrutura hidroviária. No caso do Porto de Santos, a Hidrovia Tietê-Paraná é um importante meio de ligação para as cargas que chegam. No ano passado, infelizmente, houve uma situação de paralisação, que só não se alongou ainda mais porque tivemos chuvas extraordinárias nesse período. Mas a crise hídrica do ano passado levou a uma paralisação de cerca de sete meses na Tietê-Paraná e isso obviamente afeta o Porto de Santos, por conta de obras, principalmente no pedral de Nova Avanhandava, que poderiam melhorar as condições de navegação e evitar que interrupções venham a ocorrer de novo. Para o Porto de Santos, é essencial essa hidrovia, assim como a Paraguai-Paraná. A conexão entre os modais ferroviário e hidroviário é essencial para melhorarmos nossa multimodalidade, o que vai trazer ainda mais cargas para Santos.

**Se a região tem potencial, o que falta?**

Investir e estudar modelos cada vez mais eficientes para tornar viável a exploração das nossas hidrovias. Também é preciso diminuir a burocracia e a carga tributária para viabilizar o desenvolvimento da nossa multimodalidade.