

“O Porto de Santos não tem como não crescer. Simples assim”

TEDSARTORI
DAREDAÇÃO

Projetos, diálogo e crescimento. Estas são palavras constantes no dia a dia de Fabrizio Pierdomenico desde que assumiu, no começo do ano, o cargo de secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, na estrutura do Ministério de Portos e Aeroportos. Em entrevista para A Tribuna, ele detalha isso, com destaque para o Porto de Santos.

Quais são os principais projetos para o setor?

No curto prazo, é a continuidade de uma política de Estado que vem se desenhando desde 2013, com a publicação da Lei Federal 12.815, a Lei dos Portos, e os arrendamentos. Tanto que teremos na sexta-feira o primeiro conjunto de licitações desta gestão e pretendemos que, até dezembro, haja uma segunda rodada. Serão três terminais em Maceió, um no Ceará e, provavelmente, o de Rio Grande. Além disso, vamos compartilhar, neste mesmo dia, o PAR09, no Porto de Paranaguá. Projetamos que, em quatro anos (até 2026), a gente consiga colocar 50 ou 55 arrendamentos. É uma meta ambiciosa, mas a gente entende ser possível. O arrendamento é sempre traduzido em aumento de capacidade e de investimento no setor.

Em médio e longo prazos?

No médio prazo - e eu coloco como 2024 - queremos colocar as primeiras licitações de concessão de canais de acesso em Paranaguá e Itajaí. Ao mesmo tempo, aí já médio e longo prazo, vamos preparar estudos para que possamos continuar esse processo de concessão de canais e de zeladorias, melhorando a qualidade desse serviço. Estamos estudando Rio Grande e os portos da Bahia: Ilhéus, Salvador e Aratu.

Os Terminais de Uso Privado (TUPs)?

Entendemos ser uma alternativa interessante de expansão de capacidade. É uma outra pegada. Ele tem facilidades da iniciativa privada, a área, o investimento e os riscos são todos dela, complementando bem o porto público. Temos também a questão da modernização das gestões, a oportunidade de ter concessões das hidrovias, algo inédito. Trabalhamos junto com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que é o poder concedente, mas a estruturação da política pública é nossa.

A propósito, como os transportes aquaviários podem ser desenvolvidos na Baixada Santista?



ALEXSANDER FERREZ

“Temos três ou quatro projetos importantes (de TUPs) dentro desse complexo de Santos, com recursos totalmente privados”

Cabe ao planejamento do Porto, e cada um tem o seu, desenvolver esse tipo de atividade. No Norte do País, é muito comum a gente ver a mesma hidrovía que carrega cargas transportando pessoas. Trazer esta expectativa para Santos é possível. A Autoridade Portuária já tem projetos nesse sentido. E, na prática, a gente já tem isso, mostrando que há potencial: quem mora em Santos e vai atrás da Alfândega sabe que pode atravessar para Vicente de Carvalho, em Guarujá, em barcos. Ou quem sai do Mercado Municipal consegue passar por baixo do Porto em caiaíças.

Como o Governo avalia o futuro do Porto de Santos em termos de movimentação e competitividade?

Um Porto que tem como principal capital ser responsável por quase 30% do comércio exterior brasileiro vai ter uma importância sempre fundamental não só para Santos, mas para o País. A hinterlândia

ENTREVISTA

Fabrizio Pierdomenico

Secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários



“De forma geral, temos boa situação dos portos brasileiros. Não se pode negar o crescimento do agronegócio”

do Porto vai do Mato Grosso até o Paraná, pegando parte da Bahia. É uma área com peso enorme. O Porto de Santos não tem como não crescer. Simples assim. O Porto de Santos é o porto do Brasil. Ele tem seus projetos de crescimento previstos nos documentos de planejamento e eu aposto em uma harmonização, que em um olhar do complexo portuário santista tenhamos nos projetos de TUPs a expansão da capacidade. Temos três ou quatro projetos importantes dentro desse complexo de Santos, com recursos e risco totalmente privados, que vão trazer capacidade maior ao Porto. É uma forma muito rápida de ampliação. E ele vai continuar sendo o mais importante por muito tempo porque tem vocação para ser grande desde o seu início.

Por outro lado, o que o Governo pretende fazer em Itajaí, onde as operações acabaram reduzidas?

Faremos uma concessão do canal de acesso mais o terminal de contêineres. Vai ser algo único no País. Enquanto isso, dada a emergência, o Ministério de Portos e Aeroportos avocou para si e delegou para a Antaq para tentar novamente se fazer um contrato de transição, que possa cobrir e atrair algum tipo de carga, seja geral ou contêiner.

Como é avaliada a situação dos portos em termos de crescimento?

Esse é o lado bom do setor portuário: não tem muita crise. De forma geral, temos boa situação dos portos brasileiros. Não se pode negar o crescimento do agronegócio, dos recordes de exportação de grãos por Paranaguá, por Santos, pelo Arco Norte, e os contêineres, que vêm com um crescimento contínuo. Nos últimos 10 anos, a média foi de 3,4% de crescimento ao ano. Se comparar com o PIB (Produto Interno Bruto), a gente ganha de longe. Somos importadores de fertilizantes e de algumas matérias-primas, mas no balanço entre exportação e importação ainda somos superavitários no comércio exterior. Os estudos que temos para 2035 já mostram que existe uma capacidade para quase triplicar a movimentação hoje existente. Para isso, vamos precisar de um planejamento muito cuidadoso. Temos o setorial tanto para Portos quanto para hidrovias, de tal forma que a gente possa pensar e garantir quais obras são necessárias. O presidente Lula vai anunciar o novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) e lá, depois de cinco ou seis anos, vai ter Orçamento Geral da União fazendo investimento público em portos públicos.

Promovida pelo Grupo Tribuna, a Confraria do Porto terá uma nova edição no dia 17. Qual a importância desse encontro em prol do diálogo com o setor portuário?

Valorizo o diálogo e a troca de ideias, recebendo aqueles que são os principais atores do setor portuário. Tenho feito constantemente esse debate, voltando a criar uma ponte entre o Governo e a sociedade. Quando eu participo, é nessa linha de aprender, trocar ideias, apresentar e se comprometer. E principalmente: quero muito que me cobrem. Governo bom é aquele que é cobrado, que é sensível a essas cobranças e responde a elas. A Confraria vai permitir mais uma vez que eu dialogue com alguns importantes players do setor portuário, justamente para consolidar essa fase de diálogo que o ministro Márcio França trouxe para nós.

