

# Brasil pode ampliar comércio exterior

Repensar os negócios de forma global e melhorar as relações com os países latino-americanos são essenciais para expansão do setor

DA REDAÇÃO

Repensar o negócio para se tornar mais atrativo no mercado global, investir em descarbonização para aumentar a eficiência nos portos e estreitar cada vez mais as relações do Brasil com os países latino-americanos para expandir as trocas comerciais são alguns dos pontos levantados por executivos entrevistados por *A Tribuna* no TOC Américas 2024. O evento, um dos maiores do setor, ocorre no Panamá desde terça-feira e termina hoje.

Em paralelo às palestras e painéis de debates, ocorre a conferência Tech TOC, que oferece sessões focadas em tecnologia e uma feira onde os participantes têm a oportunidade de conhecer as últimas inovações do setor.

O Grupo Tribuna é representado no encontro pelo consultor para assuntos portuários Maxwell Rodrigues, que lamenta a ausência de autoridades de portos públicos brasileiros no evento. Ele entende que o encontro é oportuno para atrair investimento de empresas estrangeiras.

Diretor de Investimentos para as Américas na APM Terminals e colunista de *A Tribuna*, Leonardo Levy pondera que o Governo Federal demonstra interesse "em entender como o sistema portuário funciona no exterior, mas precisa estar mais presente".

"Os portos de Antuérpia (Bélgica) e Roterdã (Holanda) estão no Brasil, então, a gente tem que pensar em levar os portos brasileiros para fora. A carga de importação escolhe o destino na sua origem. É importante, para efeito de trazer mais cargas para os terminais brasileiros, que essa promoção seja feita fora do País", complementa.

Questionado se o TOC Américas poderia ocorrer em Santos, o executivo con-



Em paralelo aos debates, ocorre a conferência Tech TOC, com uma feira onde é possível conhecer as últimas inovações do setor portuário

corda. "Santos tem capacidade de receber um evento desse porte. Seria muito bom para a Cidade, para o setor e para aproximar o Brasil do mundo latino-americano".

## NEGÓCIOS

Oriundo de um terminal de uso privado (TUP), o diretor de Operações e Serviços do Porto do Açu (RJ), Vinicius Patel, afirma que "repensar o negócio" é que os terminais fazem "incansavelmente".

"O setor portuário tem uma oportunidade única de deixar de ser um elo da cadeia para se tornar a base, ou seja, acolher a indústria e transformação de bens e serviços para seu ambiente integrado com a cadeia logística".

Segundo ele, portos não podem se limitar a ser entrepostos, ambientes de transbordo. "Uma indús-



Arten ressalta o planejamento



Levy: Santos poderia receber TOC

tria sustentável opera integrada com ativos de baixa emissão e os portos são a melhor opção. Concebemos e temos desenvolvido o Porto do Açu como um distrito industrial com ativos portuários em estado da arte, tendo sustentabili-

dade em seus três pilares priorizados", salienta.

Enquanto vice-presidente central para as Américas da Associação Internacional de Portos e Portos (IAPH, sigla em inglês), Patel afirma que "nossa participação permite que

essa discussão ecoe internacionalmente, pensando em desenvolvimento sustentável para todos os países e permitindo investimentos para adaptação climática aos desequilíbrios que já sentimos na pele".

## COMPETITIVIDADE

O CEO do Porto Itapoá (SC), Ricardo Arten, que há pouco meses atuava no Porto de Santos, afirma que repensar o negócio é essencial para aumentar a eficiência e a competitividade.

"Hoje, os terminais portuários são reativos à demanda, ou seja, esperam a demanda chegar para depois investir. Essa reatividade vira uma bola de neve e prejudica o comércio internacional".

Ele ilustra com o exemplo de Itapoá, que é um porto privado. "Faremos o contrário. Lá seremos

## CAPACIDADE

O CEO do Porto Itapoá (SC), Ricardo Arten, ressalta que um dos principais gargalos do setor no Brasil é a capacidade estrangulada. Segundo ele, o País está hoje "muito pressionado" em relação à falta de espaço para movimentação de contêineres. Arten diz que aumentar a capacidade dos portos brasileiros é fundamental para o Brasil ser mais atrativo e sair da incômoda posição de apenas 1,06% de participação no mercado internacional.

pró-ativos. Nós temos estudos de mercado que projetam qual será a demanda futura nos próximos cinco a dez anos, e vamos obedecer a essa projeção".

## GARGALOS

Arten diz que um dos principais gargalos do setor no Brasil é a capacidade estrangulada e, mais uma vez, cita Itapoá como exemplo de solução.

"Hoje, o Brasil está muito pressionado em relação à capacidade, mas Itapoá prepara investimentos que vão ampliar a sua capacidade atual de 1,8 milhão de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) para quase 4 milhões de TEU. Essa capacidade adicional disposta ao mercado até 2033 colocará o Porto Itapoá como a melhor opção para carga de exportação e de importação, e como um porto concentrador de carga para o sul do País", destaca.

Arten ressalta que aumentar a capacidade dos portos brasileiros é fundamental para o País "ser mais atrativo e sair da incômoda posição em que o Brasil se encontra, de apenas 1,06% de participação no trade internacional".