

ENTREVISTA

Sérgio Aquino. Presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop)

“É absurdo somente um viaduto para a Alemoa e o Porto inteiro”

TED SARTORI

DA REDAÇÃO

O presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, é experiente em assuntos portuários. Ele foi o primeiro a comandar a secretaria municipal do setor em Santos, quando ela foi criada, em 2005. Na entrevista para A Tribuna, Aquino faz uma análise sobre o papel do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) e sobre a Comissão de Juristas para Revisão Legal e Exploração de Portos e Instalações Portuárias (Cepertos). Ele fala, ainda, da possível Zona de Processamento de Exportação (ZPE) em Santos e os problemas do complexo portuário santista, entre outros temas.

Qual o papel do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) atualmente? O que deveria mudar?

Pela lei atual, o Conselho de Autoridade Portuária (CAP), infelizmente, é controlado pelo poder público. É um órgão consultivo opcional, porque a Autoridade Portuária não tem obrigação de consultar. Então, infelizmente, o CAP tem uma modelagem inadequada frente ao que se espera da participação da população. Portanto, a comunidade local hoje está seriamente prejudicada. O que conseguimos de diferente em relação ao CAP foi no processo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). A Fenop propôs que o CAP fosse consultado e emitisse um parecer no caso de pedido de reajuste de tarifa da empresa que ganhasse a concessão do Porto.

Ou seja, acaba sendo um órgão meramente figurativo?

Sim. E não deveria ser um órgão figurativo. Deveria ser consultivo e deliberativo, de acordo com os temas. É por isso que a Fenop já defende há muito tempo uma mudança na legislação para que o CAP retorne a sua composição por bloco, de modo que não seja controlado pelo poder público como é hoje. Que volte a ter os quatro blocos: poder público, setor empresarial portuário, trabalhadores do setor e de usuários do sistema portuário, como era na Lei 8.630. Lógico que com algumas adequações. E o CAP deveria receber temas deliberativos e outros consultivos obrigatórios. Além disso, essas propostas, que a Fenop já vinha defendendo há

um bom tempo, foram incorporadas pela coalizão empresarial portuária, por todas as entidades, com algumas pequenas adequações, e apresentadas à Cepertos. Trabalhamos para a mudança da lei, de modo que o CAP volte a ser um ator estratégico no sistema portuário e o grande ambiente de participação da comunidade local. E agregando, inclusive, uma nova competência que nós propusemos e a coalizão também encaminhou para a Cepertos, que é avaliar e emitir parecer sobre as indicações das nomeações das diretorias dos portos, inclusive com direito a veto devidamente fundamentado.

Por quê?

Estamos apresentando solução para um dos grandes problemas que temos, já há um bom tempo, e todo mundo sempre fala: a influência político-partidária nas administrações portuárias. Se isso não for resolvido, infelizmente, no futuro, aparentemente a única solução será a desestatização das administrações. A influência político-partidária gera o problema da descontinuidade de administração. A gente precisa ter continuidade. Não podemos, a cada eleição, de governador, de prefeito, de deputado, ter sempre a pergunta: E agora, vai mudar? Quem vai indicar diretor de porto? Por isso, nós estamos trabalhando para a mudança legal tanto na Cepertos como em qualquer outro projeto de lei que possa tramitar no Congresso Nacional.

Falando na Cepertos, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, refutou a proposta de descentralização de competências da pasta, com a transferência de algumas atribuições à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Por exemplo, a condução dos processos de autorizações para terminais de uso privado (TUPs). Ele reclamou que não houve diálogo com o Ministério. O que o senhor achou da fala dele?

Respeitamos o posicionamento do ministro, mas entendemos também que o Poder Executivo vai, sim, atuar no caso de se transformar em projeto de lei. É uma comissão de juristas ouvindo a sociedade. Caso se transforme em projeto de lei, ocorrerão audiências públicas, a sociedade

FOTOS DIVULGAÇÃO FENOP



“A influência político-partidária gera o problema da descontinuidade de administração (portuária). A gente precisa ter continuidade”

vai se posicionar e o Poder Executivo também, usando seus meios adequados dentro do parlamento, que é a liderança do Governo, o próprio ministro e toda a equipe. Então, haverá o momento adequado, dentro do Poder Legislativo, para esses diálogos e posicionamentos. Lembrando que, no final das contas, se isso for aprovado, o Poder Executivo ainda avaliará e tem constitucionalmente o direito de veto, que pode ser mantido ou derrubado pelo Congresso Nacional. O que temos, neste momento, é um trabalho técnico elaborado por juristas que conhecem o setor e os problemas, que fizeram avaliações, levantamentos, ouviram a sociedade e geraram um trabalho com a visão técnica. Caso vire projeto de lei, pode ser modificado. Nenhum entra no Congresso Nacional e sai da mesma forma.

E sobre o programa Navegue Simples? Quando espera resultados práticos?

O Navegue Simples é um programa a ser construído a várias mãos. É uma carta de intenções, sinalizando o objetivo: desburocratizar, agilizar processos para atrair investimentos. Chamaram a comunidade, as entidades, para construir junto. Já foram criados os grupos, a Fenop se manifestou e compõe alguns dos grupos para que o governo possa, por intermédio de decretos e portarias, trabalhar isso. O nome deveria ser Porto Simples, porque Navegue Simples dá a impressão de algo de navegação. Usou-se esse nome e vamos trabalhar com ele. Mas não é só pelos decretos, portarias e instruções normativas que vamos resolver o sistema portuário.

Sobre a Zona de Processamento de Exportação (ZPE) em Santos, é viável? Como deveria ser?

Ela é viável. Quando eu fui secretário municipal de Assuntos Portuários e foi feita a legislação de revisão da Lei de Uso e Ocupação do Solo, nós reservamos local na Área Continental para essas atividades. Embora viável, sabemos dos desafios que o setor de manufatura sofre no Brasil, porque não temos no País uma política industrial. Você vê a própria Zona Franca de Manaus, no Amazonas: ela não consegue ser competitiva na exportação. É o segundo maior polo de eletrônicos do mundo, mas produz basicamente para o mercado brasileiro. E depende de uma série de incentivos fiscais. Então, para a ZPE efetivamente avançar na nossa região, que tem dificuldade de áreas por questões de reservas ambientais e valores, vamos ter grandes dificuldades se não tivermos incentivos fiscais e política industrial do governo brasileiro. Temos que continuar lutando por isso e torcer para que o vice-presidente (Geraldo Alekmin), que também é ministro de Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, emplaque uma política que recupere o



“Nos acessos, é um absurdo o Porto de Santos ter, na Margem Esquerda (Guarujá), apenas um, passando pela Rua do Adubo. É vergonhoso”

Brasil-Indústria, porque é assim que a gente vai fortalecer e viabilizar as ZPEs.

Quando a gente fala de ZPE em Santos, é só em termos de localização, pois é algo da região...

Exato. A gente tem que ampliar o conceito da região metropolitana. Tem a Área Continental de Santos, mas também podem ser estudadas outras regiões. Porém, para esse tipo de processo, a gente precisa viabilizar o transporte hidroviário na Baixada Santista. Não dá para ficar pensando que vamos fazer uma ZPE, por exemplo, em Praia Grande e depender de trazer tudo de caminhão para o Porto.

Quais os principais problemas hoje no Porto de Santos?

Os problemas do Porto de Santos não fogem dos problemas do sistema portuário brasileiro. A primeira coisa é a falta de continuidade. Não há planejamento com visão de Estado, há planejamento com visão de governo. Vamos pegar um caso concreto. O governo anterior entendia que tinha que desestatizar a administração dos portos. Tinha feito em Vitória (ES) e estava

trabalhando para fazer em Santos. O governo atual é contra a desestatização da administração portuária. Não estou entrando aqui no mérito sobre qual está certo. A questão é: isso mostra a infelicidade do que é um País que não tem plano de Estado. Nos acessos, é um absurdo o Porto de Santos ter, na Margem Esquerda, apenas um, passando pela Rua do Adubo. É vergonhoso. Como é um absurdo também, na Margem Direita, a gente ainda depender somente de um viaduto para a Alemoa e o Porto inteiro. Quando estive na Secretaria de Portos, deixamos um projeto conceitual definido com o segundo viaduto que ligaria a Via Anchieta, lá na região do Saboó, de modo que o viaduto atual atenderia só a Alemoa. E dali para frente seria um outro acesso. Da mesma forma que é um absurdo o Porto de Santos depender hoje dos caminhões descerem apenas por uma rodovia que é da década de 1950, a Via Anchieta. Há também a necessidade de aprofundamento do canal. Pelo menos o atual presidente da APS (Anderson Pomini) está mantendo a dragagem de manutenção,

que é o natural e obrigação da administração portuária. Mas precisamos com urgência o programa e a implementação do aprofundamento do canal do Porto de Santos. Precisamos buscar os 17 metros.

Como o senhor avalia a administração do Porto de Santos e o Governo Federal atual em relação aos portos?

Temos que reconhecer que o governo atual voltou a dar atenção aos portos, criando o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), o que precisa ser ressaltado e valorizado. Porto não pode estar jogado dentro de uma estrutura logística. Ele tem características próprias e precisa ter um foco. Infelizmente, tivemos contratempos, que temos que entender. Houve troca de ministros, e depois a instabilidade sobre se ficaria o presidente (da APS), que foi nomeado pelo ministro anterior. E, posteriormente, ao longo do tempo, houve a troca da diretoria inteira. Temos que valorizar a atuação do atual presidente Anderson Pomini, que tem buscado diálogo com a comunidade e com o Município. É um presidente ativo, que se mantém presente em todos os setores, buscado implementar muita coisa que ficou largada. O que se dizia muito no governo anterior era que o Porto estava dando lucro e que foram deixados milhões em caixa. Porto não é para ficar guardando dinheiro. Com o presidente e a diretoria estabilizados, o que se projeta é que os próximos dois anos serão de muitas obras e atuações. Vamos aguardar de maneira ansiosa que tudo aconteça.

“Temos que reconhecer que o governo atual voltou a dar atenção aos portos, criando o Ministério, o que precisa ser ressaltado e valorizado”