FALE COM A GENTE!
Editores Bruno Rios e Marcelo Luís
E-mail portomar@atribuna.com.br
Telefone 2102-7157

PORTO & MAR

ENTREVISTA

João Ataliba de Arruda Botelho Neto.

Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres (ABTTC)

"É preciso um olhar com preocupação quanto ao futuro do Porto e seus acessos"

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

Após dois anos de grandes impactos logísticos causados pela pandemia, os Recintos Especiais para Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex) e os terminais de contêineres vazios planejam o incremento de suas operações e a realização de investimentos. Para o presidente da Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres (ABTTC), João Ataliba de Arruda Botelho Neto, a inserção dessas instalações no Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) é uma forma de garantir novos investimentos e eficiência operacional. O executivo foi reeleito na entidade, que comemora 45 anos em 2022. Seguem suas expectativas para o ano na entrevista a seguir.

Quais são as expectativas da ABTTC para este ano? O volume que deve ser movimentado pelos terminais associados é maior ou menor do que o registrado no decorrer de 2021?

A exemplo do ocorrido em 2021, temos a expectativa de aumento no volume que deverá ser movimentado por nossos associados, sobretudo aqueles que movimentam produtos agropecuários, pois, além das condições ideais que têm favorecido a produção, ainda temos um cenário cambial que favorece às exportações. Estimamos um crescimento de 5% em relação a 2021.

No cenário nacional, quais são os desafios dos terminais retroportuários e dos transportadores de contêineres neste ano?

Os últimos anos têm sido desafiadores para a atividade de retroportuária; principalmente 2020 e 2021, quando vivenciamos problemas logísticos globais sem precedentes, seja com a alta do frete marítimo ou com a baixa disponibilidade de contêineres para exportação. Mesmo diante desses desafios, o setor retroportuário foi capaz de realizar importantes investimentos em modernização de processos que levaram a um maior grau de confiança em suas operações, o que permitiu atender de uma forma satisfatória a crescente demanda do comércio exterior brasileiro. Uma das grandes expectativas do setor, sobretudo para os terminais Redex e os terminais de armazenagem e reparo de contêineres vazios, é sua inserção no rol de beneficiários do Reporto, para que os investimentos na aquisição de novos equipamentos que gerem maior eficiência na movimentação de cargas contem com o mesmo incentivo oferecido aos demais setores da logística. Dessa forma, esperamos avanços nas discussões do PL 4885/2016.

E especificamente no Porto de Santos? A logística é um ponto importante?

A logística é um ponto fundamental. Temos um porto que mesmo com as suas limitações e dificuldades tem sido capaz de registrar sucessivos recordes de movimentação. Entretanto, é preciso um olhar com preocupação quanto ao seu futuro, principalmente para os seus acessos rodoviários, a ligação rodoviária planalto-Baixada, que se dá exclusivamente pela Via Anchieta. Ela já tem os seus mais de 70 anos, apresenta um baixíssimo nível de serviço e inúmeras limitações para incremento de sua capacidade, principalmente para atender as importações de matérias-primas diversas de outros produtos de consumo e as exportações de várias commodities. Entendemos o anseio da população da Baixada Santista para a construção de uma ligação seca entre as margens, mas, pensando no desenvolvimento da região, entendemos ser mais produtivo que as discussões ocorressem em torno da concepção de uma nova rodovia ligando o Porto ao Planalto, levando mais segurança para os seus usuários.

Questões fiscais e tributárias também preocupam?

Esse é um tema que está no dia a dia de nossos associados, pois, atualmente, a nossa legislação tributária exige muita atenção daquele que deseja empreender. Temos a expectativa de que a reforma tributária avance no Parlamento, reduzindo a carga tributária e a complexibilidade de informações que acabam elevando os custos dos negócios. Todo aumento de custos no setor impacta diretamente o produto exportado.

Como garantir que as operações dos associados da ABTTC sejam mais eficientes no Porto de Santos?

Como dito, a logística é fundamental, e um ponto que tem impactado de forma significativa as operações de nossos associados é a mobilidade nas regiões com grande concentração de terminais. As recentes obras para a melhoria da entrada de Santos ajudaram a minimizar tais entraves. Porém, precisamos avançar em uma solução definitiva para o Distrito da Alemoa, com a construção de uma ligação entre o bairro e a rodovia. Com o apoio da Prefeitura de Santos, nós conseguimos avançar nessas discussões e, com o apoio das empresas da região, doamos à Cidade o projeto funcional e o estudo de tráfego para que o Município possa captar recursos para essa obra.

Quais são as expectativas para a desestatização da Santos Port Authority (SPA)?

A audiência pública realizada em 10 de fevereiro deixou evidente, conforme levantado pelas entidades que se manifestaram, que alguns pontos do processo precisam ser aperfeiçoados, inclusive temas complexos que envolvem interesses conflitantes. Novas audiências públicas deveriam ser realizadas, no mínimo duas ou três, para que o assunto possa ser melhor discutido, com informações mais claras, para que as preocupações do setor portuário, sobretudo a convivência harmoniosa entre o Porto e a Cidade, sejam contemplados. Esse processo também deve levar a uma reflexão quanto à necessidade de rediscutir o zoneamento portuário, primeiramente avaliando quais serviços podem ser desenvolvidos no corredor portuário em direção à Ponta da Praia, cujo espaço destinado à atividade portuária é muito estreito. Além da necessidade da construção de uma pera ferroviária dentro da Cidade, em local privilegiado, onde já existem empresas instaladas e legalizadas, em pleno funcionamento e em atividade econômica. Atualmente, a SPA tem sido exitosa em sua gestão, revertendo resultados deficitários e tornando-se superavitária, o que nos leva a uma reflexão: por que não seguir os portos de referência mundial, implantando as suas melhores práticas de gestão sob a condução da SPA como executora dos projetos de infraestrutura? E digo mais: por que não se pode abrir capital na bolsa de valores?

> "Por que não seguir os portos de referência mundial, implantando as melhores práticas de gestão sob a condução da SPA?"

DIVULGAÇÃO

Quais os pontos de maior atenção para as autoridades e para os usuários do setor?

Conforme bem abordado pelo consultor Frederico Bussinger, as autoridades deveriam redirecionar tempo, recursos e esforços para priorizar ações que não dependem do leilão, mas se referem muito mais a decisões do Poder Público e articulações, como os exemplos a seguir: compatibilização de capacidades das malhas ferroviárias da Baixada e Serra com as expansões do Planalto; unificação das operações e administrações de todas as malhas da Baixada visando uma gestão mais eficiente; eliminação do monopólio no acesso ferroviário às instalações portuárias; estruturação de uma governança abrangente e mais contemporânea para o complexo portuário santista.

E as expectativas para as eleições presidenciais?

Os candidatos, sejam eles ao Governo Federal, ao Governo Estadual ou ao Parlamento, deverão enxergar o Porto de Santos não apenas como a faixa delimitada em sua poligonal e, sim, como toda a sua zona de influência, desde o produtor, passando pelas instalações retroportuárias, Redex, terminais de vazios, até chegar ao terminal portuário. Para se ter um porto bem eficiente, nenhuma atividade pode ser esquecida, todas acabam tendo a mesma importância para a nossa balança comercial. Para o desenvolvimento do Porto de Santos, os candidatos devem ter em sua agenda planos para a implantação de uma nova ligação rodoviária que conecte o Porto ao Planalto, não somente para atender a nossa crescente movimentação de cargas, mas, sim, para dar mais segurança aqueles que transportam as mercadorias.

Na sua opinião, como estará o setor portuário no fim do ano?

Temos a expectativa de que, ao longo de 2022, termos a implantação de novas funcionalidades dos sistemas de comércio exterior, o que tornará as operações ainda mais dinâmicas, seguras e menos onerosas. Esperamos que, no final do ano, tenhamos todas essas funcionalidades implantadas em benefício do comércio exterior do nosso País.

> "Entendemos o anseio da população da Baixada Santista para a construção de ligação seca entre as margens, mas entendemos ser mais produtivo que as discussões ocorressem em torno de uma nova rodovia"