

Uma plataforma logística para os portos brasileiros

Uma delegação de empresários liderada pelo ministro da Secretaria Nacional de Portos, Pedro Brito, visitou de 24 a 31 de maio a Alemanha, em busca de tecnologias e oportunidades de cooperação para o setor portuário brasileiro, que movimentava cerca de 700 milhões de toneladas de cargas por ano e responde por mais de 90% das exportações do país. Tópicos conversou com o ministro em Munique, onde ele participou do 28º Encontro Econômico Brasil-Alemanha.

ENTREVISTA: GERALDO HOFFMANN

Tópicos: Senhor ministro, o que o Brasil faz para superar seus déficits crônicos na área de infraestrutura portuária e logística?

Pedro Brito: O presidente Lula criou há três anos a Secretaria de Portos. Desde então, fizemos, em primeiro lugar, um Programa Nacional de Dragagem, atacando a principal reclamação do setor portuário brasileiro, que era a falta de profundidade dos principais portos do país. Neste programa estamos investindo 1 bilhão de dólares, fazendo a dragagem dos 20 mais importantes portos brasileiros. E já temos mais 800 milhões de dólares para serem investidos nos próximos três anos.

Só este aspecto já muda de forma revolucionária toda a gestão de tráfego internacional de grandes navios no Brasil e, além disso, aumenta em cerca de 30%, em média, a capacidade dos portos brasileiros de movimentação de carga. É, portanto, a providência mais importante do ponto de vista da infraestrutura. Além disso, estamos investindo nos acessos terrestres, que são igualmente importantes, melhorando os acessos rodoviários e ferroviários, para, com isso, aumentar a eficiência dos portos.

Do lado institucional e da administração, estamos instalando o “Porto sem

Papel”, que é a retirada da burocracia que tanto atrasa navios, que tanto impõe tempo de liberação de cargas no Brasil. O projeto “Porto sem Papel” vai ser composto de uma única entrada de dados, onde todos os agentes de governo que atuam nos portos vão ter acesso direto a um único banco de dados, sem repetir informações ou pedidos de burocracia de mais papéis. Este sistema já está sendo implantado este ano nos portos de Santos, Rio de Janeiro e Vitória, e, a partir do próximo ano, vai ser implantado nos demais portos. Estamos atacando não só a questão da infraestrutura, mas também a da administração para melhorar a eficiência portuária.

No Encontro Econômico Brasil-Alemanha em Munique ficou evidente que não é possível fazer a modernização de todos os portos simultaneamente. Quais são as prioridades para a sua secretaria?

Nós identificamos sete portos brasileiros que classificamos como portos estratégicos nacionais. Além do porto de Santos, são os portos de Rio Grande (no Rio Grande do Sul), Paranaguá (Paraná), Rio de Janeiro e Sepetiba (ambos no estado do Rio de Janeiro), Itaqui (Maranhão) e o Porto de Vitória, no Espírito Santo. Depois temos um segundo grupo que classificamos como

portos regionais estratégicos, que inclui os portos do Pecém (no Ceará), Suape (Pernambuco), Salvador e Aratu (ambos na Bahia) e Itajaí, em Santa Catarina. Desta forma, estamos priorizando os investimentos. Os recursos são escassos e é preciso que se priorize investimentos naqueles portos que mais são responsáveis pela importação e exportação no Brasil.

O senhor visitou vários portos na Alemanha que estão bem integrados às hidrovias, ferrovias e rodovias. Quais são as idéias que está levando para o Brasil?

Do ponto de vista de conceito, o mais importante é o de plataforma logística. Nós vimos que a Alemanha faz isso de forma muito competente, unindo os vários modais de transporte, como o hidroviário, ferroviário e rodoviário, de modo que a carga possa ser distribuída com mais eficiência e rapidez. E isso representa redução de custos. Este é um outro capítulo em que nós estamos investindo fortemente no Brasil.

O que traz o acordo que o senhor acaba de assinar em Munique com o Ministério dos Transportes da Alemanha e a Duisport – administradora do porto de Duisburg?

Ele implica a participação da Duisport no plano de longo prazo do Brasil, que nós estamos fazendo para os próximos 20 anos. Implica também uma assessoria direta ao Porto de Santos na montagem da plataforma logística. E, adicionalmente, em relação ao Ministério dos Transportes, estamos pretendendo um acordo entre o Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias do Brasil, subordinado ao meu ministério, com o mesmo instituto que existe no Ministério dos Transportes aqui na Alemanha, para a troca de experiências científicas, pesquisa e desenvolvimento na área portuária. ■



Porto de Santos, der grösste Hafen Brasiliens und Lateinamerikas