



O FUTURO DAS RELAÇÕES ENTRE PORTOS E CIDADES

Burocracia engessada, gargalos logísticos e o amadurecimento nas relações entre os entes públicos envolvidos são apontados como os desafios a serem superados para que uma relação harmônica e produtiva seja possível

por Alessandro Padin

Como os portos podem ser vetores de desenvolvimento econômico e social da região em que atuam? Para especialistas que acompanham o dia a dia do setor, as respostas englobam vários fatores a serem superados, como burocracia engessada, gargalos logísticos e o amadurecimento nas relações

entre os entes públicos envolvidos. O diretor da FGV Transportes, Marcus Vinicius Quintella Cury, aponta que a questão deve considerar os impactos sociais, econômicos, urbanísticos, ambientais, históricos e culturais, e, fundamentalmente, fazer parte do planejamento das políticas urbanas do município no qual o porto esteja inserido e dos planos mestres portu-

ários e planos de desenvolvimento e zoneamento portuários (PDZs).

“Todos devem sair ganhando: porto, cidade e população. Os portos brasileiros ainda deixam a desejar em suas relações com as cidades, mas existem casos interessantes que prometem grande evolução, como o Porto do Rio (RJ), que implementou o projeto Porto Maravilha, com a construção da Ave-



“Os portos brasileiros ainda deixam a desejar em suas relações com as cidades, mas existem casos interessantes que prometem grande evolução, como o Porto do Rio, que implementou o projeto Porto Maravilha, com a construção da Avenida Portuária, reduzindo o conflito com o trânsito urbano na chegada ao Centro do Rio de Janeiro, contribuindo positivamente em sua relação porto/cidade”

Marcus Vinicius Quintella Cury, diretor da FGV Transportes



nida Portuária, reduzindo o conflito com o trânsito urbano na chegada ao centro do Rio de Janeiro, contribuindo positivamente em sua relação porto/cidade”, cita.

Quintella Cury destaca que o Porto Maravilha possui importantes equipamentos e se tornou a nova região turística da cidade, com o Museu do Amanhã, Museu de Arte do Rio, roda

gigante e AquaRio, além do VLT, e o futuro Mercado do Porto, transformando a região em um polo gastronômico importante. “Infelizmente, a crise econômica que afetou fortemente o Rio de Janeiro e a pandemia da Covid-19 atrasaram a ocupação do Porto Maravilha como distrito empresarial e habitacional, mas, certamente, com a recuperação da economia fluminense, esse caso de relação porto/cidade será um dos melhores do mundo”, prevê.

Já o coordenador da área de direito público na Ruy de Mello Miller Advocacia, José Carlos Higa de Freitas, encontra dificuldades em relacionar boas práticas na relação entre portos e cidades no país. “No Brasil, não consigo eleger um destaque, pois todos sofrem igualmente com o mesmo problema estrutural. O enfraquecimento do papel do Conselho da Autoridade Portuária (CAP) torna a administração do porto uma estrutura pouco permeável aos interesses coletivos de sua respectiva região urbana. Tudo é muito pontual e esporádico. Poderia mencionar a

Docas de Belém (PA), considerando o valor cultural e histórico, mas não vejo um case a se destacar, de fato”, frisa.

Ele comenta que Santos (SP), por exemplo, buscou evoluir nos últimos tempos, apesar de ser nítido o deslocamento dos interesses do porto em relação à cidade. “A organização do zoneamento do porto, pensando em clusters adaptados à Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS), ajuda a aliviar o impacto do transporte rodoviário dentro da cidade e o projeto de alocação do terminal marítimo de passageiros para a região do centro de Santos parece ser positivo, também. Em contraponto ao que foi mencionado anteriormente, vejo o porto de Roterdã como um exemplo de sucesso no mundo por ter origem em uma administração municipal e, ainda hoje, carregar em seu conselho os interesses da comunidade local dentro de um hub de serviços de grande relevância econômica para o seu país”, exemplifica.

“É papel das empresas contribuir para a prosperidade do País e da região



“Em linhas gerais, é necessário dar atenção para o incentivo de tecnologias locais, a consolidação de uma cadeia de suprimento eficiente e o treinamento de pessoas para atender um novo modelo de operação, o porto 4.0. Tudo isso é importante para que ocorra a reversão de valores para as regiões acopladas aos portos.”

José Carlos Higa de Freitas, coordenador da área de direito público na Ruy de Mello Miller Advocacia

em que estão presentes”, afirma o CEO da Brasil Terminal Portuário (BTP), Ricardo Arten. O executivo acredita que é possível realizar uma operação portuária responsável que alie desenvolvimento econômico, respeito ao meio ambiente e inclusão social. “A nossa história é, inclusive, um case de sucesso nesses três pontos. Antes mesmo de iniciar nossas operações, os acionistas investiram R\$ 257 milhões para fazer a remediação de um dos maiores passivos ambientais do país e o maior em área portuária”, ressalta.

Com isso, garante, uma área com diversos impactos sociais e ambientais foi transformada em um terminal moderno e sustentável que, hoje, utiliza energia renovável em 100% das operações, gera empregos e contribui para a inclusão de pessoas em situação de vulnerabilidade social. “Temos orgulho da nossa história e do importante papel que desempenhamos, há 10 anos, para o desenvolvimento econômico e social da Baixada Santista”, salienta.

DESAFIOS

Quintella Cury explica que, para fortalecer uma relação entre portos e

ciudades, o setor tem desafios enormes e antigos, como, por exemplo, a insuperável burocracia na administração, devido à presença do governo, e os históricos gargalos logísticos que atrapalham a produtividade e competitividade nos mercados nacional e internacional, o que, consequentemente, impacta em reflexos econômicos e sociais locais. “Posso citar alguns desses gargalos, como os problemas dos deficientes acessos terrestres, especialmente no caso dos embarques e desembarques de graneis, que causam intermináveis filas de caminhões nos portos”, afirma.

Além disso, continua o diretor da FGV Transportes, os baixos níveis históricos de investimento estatal na infraestrutura dos portos públicos contribuem para a lentidão e atraso da logística portuária. Outro grande desafio é a dragagem, que carece de investimentos e desburocratizações ambientais para que os berços portuários brasileiros possam receber navios modernos, de grandes capacidades e calados maiores. “O problema da limitação de calado é um desafio a ser superado, pois afeta negativamente a eficiência na movimentação das cargas, encarecendo os custos de transporte, que,

consequentemente, tornam mais caros os produtos nacionais e diminuem a competitividade no mercado internacional”, completa.

O setor portuário tem um papel fundamental para o desenvolvimento do Brasil. Apenas o Porto de Santos, por exemplo, é responsável por 38,5% de toda a movimentação de contêineres do Brasil, com potencial para crescer ainda mais. “Mas precisamos que esse desenvolvimento seja feito de forma estruturada e planejada. Esse é o desafio. A BTP trabalha, diariamente, com o compromisso de deixar um legado para o Porto de Santos, a Baixada Santista e o país. Todas as nossas decisões são baseadas em como poderemos, a longo prazo, contribuir para a melhoria da região em que estamos e para o setor portuário. Afinal, uma região bem desenvolvida é um porto mais atrativo para futuros negócios, que gerará mais empregos, movimentará a economia e contribuirá para um país cada vez mais competitivo no mercado mundial, o que é bom para todos”, explica Ricardo Arten.

Já para Freitas, o principal desafio é criar uma política pública capaz de conjugar, de forma harmônica, os interesses nacionais e os interesses locais.

“Todas as nossas decisões são baseadas em como poderemos, a longo prazo, contribuir para a melhoria da região em que estamos e para o setor portuário. Afinal, uma região bem desenvolvida é um porto mais atrativo para futuros negócios, que gerará mais empregos, movimentará a economia e contribuirá para um país cada vez mais competitivo no mercado mundial, o que é bom para todos”

Ricardo Arten, CEO da BTP



“Em linhas gerais, é necessário dar atenção para o incentivo de tecnologias locais, a consolidação de uma cadeia de suprimento eficiente e o treinamento de pessoas para atender um novo modelo de operação, o porto 4.0. Tudo isso é importante para que ocorra a reversão de valores para as regiões acopladas aos portos. Outro ponto é o de extrapolar o conceito de simples elo logístico, trabalhando para que se construam mais exemplos do chamado porto indústria. Isso exige, no entanto, um certo grau de planejamento de estado”, defende.

Esta é a chave, também, para gerar impactos sociais positivos, aponta o coordenador da área de direito público na Ruy de Mello Miller Advocacia. “Logicamente, toda cidade portuária espera crescimento, maior arrecadação de impostos, movimentação de sua economia, mas é preciso lidar com as respectivas externalidades. Trânsito, poluição, adaptação da força de trabalho, tudo isso precisa ser tratado antecipadamente por meio do planejamento”, completa Freitas.

PODER PÚBLICO

E de que forma os poderes públicos podem impulsionar melhores práticas nessa relação entre portos e

idades? Marcus Vinicius Quintella Cury acredita que o caminho é a desestatização dos portos organizados. “Isso é extremamente importante para a desburocratização e aprimoramento da gestão portuária, o que atrairá mais investimentos privados para suas poligonais e também para seus entornos. Esse modelo é importante para garantir a autonomia do complexo portuário, cujas ações venham repercutir no ambiente urbano, criando, assim, uma verdadeira relação porto/cidade”, afirma.

Entretanto, caso não seja adotada a desestatização, salienta o diretor da FGV Transportes, torna-se imprescindível que os planos oficiais para os portos sejam transformados em planos de Estado e os operadores portuários possam participar da gestão das autoridades portuárias, tudo isso contando com uma mudança radical na legislação atual, com o objetivo de desburocratizar o setor e tornar os processos mais ágeis e eficazes.

Freitas ressalta que existem algumas premissas normativas delicadas, que demandam certa reflexão. “A Constituição estabelece que a União possui a competência privativa para dispor sobre os regimes dos portos.

Considerando essa premissa, o Supremo Tribunal Federal entendeu, no julgamento da ADPF 316, que um ato normativo do município, regulando o uso e ocupação do solo, não pode intervir indevidamente no regime dos portos, de forma a restringir a modalidade de uso de instalações de movimentação e armazenagem em zona portuária. Assim, em princípio, o porto prevalece sobre a cidade”, explica.

Ele aponta, no entanto, que, para se ter melhores práticas na relação porto e cidade, não deve ocorrer a sobreposição do interesse local sobre o interesse nacional, mas a predominância do porto sobre a cidade, também, não deveria ocorrer. “A solução é que se restabeleçam ou se reinventem espaços de diálogos, no qual a relação porto e cidade possa ser cultivada de forma sustentável, coordenando interesses diversos. Existe uma previsão na Portaria SEP 61, de 2020, obrigando a inclusão de um tópico sobre a relação porto e cidade em todo PDZ de cada porto organizado, mas isto, sem uma discussão, não passa de uma carta de intenções, órfã de legitimidade e respaldo para a sua concretização”, avalia. ■