

OPINIÃO

**JOSÉ GERALDO VANTINE**

CEO da Vantine Logistics Consulting e conselheiro de Administração do Porto de São Sebastião
opinioao@portalbenews.com.br

▶ GESTÃO

Pelo sim, para o não



Estava assistindo à apresentação de um debate, como sempre de ótimo nível, e, ao término, o presidente do Conselho do Santos Export, Ricardo Molitzas, “quebrando o protocolo”, subiu à tribuna para uma importante declaração. Isso foi no dia 15 de maio de 2023, durante o fórum regional Santos Export 2023.

Disse Molitzas, do alto de sua enorme experiência no setor de infraestrutura e gestão portuária: “A falta de soluções concretas para velhos problemas de infraestrutura e logística portuária exige participação mais eficaz do meio empresarial”. E citou a fala do secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo, Jorge Lima: “O Governo funciona com pressão e nós precisamos de vocês fazerem acontecer, nós precisamos de vocês pela demanda”. Disse isso se dirigindo aos empresários e a dezenas de entidades representativas do setor.

Nesse cenário, Molitzas sugeriu a criação do “Movimento Pelo Sim”, focando as históricas necessidades inerentes ao Porto de Santos e destacando alguns dos “velhos problemas”, como: obras na malha ferroviária do complexo marítimo (Fips) e a construção de terceira via de ligação rodoviária do Planalto com a Baixada Santista, pois a via Anchieta está com VDM (Veículos Diário Médio) para caminhões no limite. E concluiu: “A gente não teve nada de concreto”.

Diante da assertiva proposta, Fabrício Julião (CEO do Brasil Export) concluiu que esse problema não está restrito ao Porto de Santos, pois os problemas de infraestrutura de acesso e de operação se repetem em outros complexos marítimos do País.

Tomo a liberdade de emendar que a questão da infraestrutura de transporte (especialmente rodoviária) não é problema apenas ligando os portos. Senão vejamos:

Ainda na última quinta-feira, 1º de junho, após 10 anos de impasses de uma Adin (Ação Direta de Inconstitucionalidade) impetrada pelo PSOL, por dois anos permaneceu dormindo na gaveta do ministro Alexandre de Moraes, a Ferrogrão, projeto de ferrovia com mais de 900 quilômetros, ligando Sinop (MT) a Miritituba (PA), com investimento estimado de R\$ 25 bilhões. Teve o projeto liberado para retomada dos estudos. Porém, o ministro, ao ignorar questões de custos de transporte e emissão de CO2, em decisão monocrática, manteve a suspensão das obras! Segundo consta no processo que levou o então ministro a acatar o pedido do PSOL, trata-se de redução em 0,054% da área da reserva indígena do Parque Nacional Jamanxim;

Outro fato que destaco é o artigo do colega Adilson Luiz Gonçalves publicado no BE News de 1 de junho, “Corredores bioceânicos e os portos brasileiros”, em que discorre sobre vários estudos para a ligação terrestre do Oceano Atlântico ao Oceano Pacífico, entre eles: Antofagasta/Santos, Lima/Vitória, Bayovar (Colômbia)/Porto de Açu e Antofagasta/Paranaguá. No caminho: florestas, rios, pântanos e a Cordilheira dos Andes. Distâncias entre 3 mil e 5 mil quilômetros (quem não leu, recomendo a leitura).

Devemos lembrar ainda do recente anúncio do ministro Renan Filho (Transportes), da rota originando em São Paulo e atravessando o Mato Grosso, passando pela fronteira do

DISSE MOLITZAS, DO ALTO DE SUA ENORME EXPERIÊNCIA NO SETOR DE INFRAESTRUTURA E GESTÃO PORTUÁRIA: “A FALTA DE SOLUÇÕES CONCRETAS PARA VELHOS PROBLEMAS DE INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA PORTUÁRIA EXIGE PARTICIPAÇÃO MAIS EFICAZ DO MEIO EMPRESARIAL”. E CITOOU A FALA DO SECRETÁRIO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO ESTADO DE SÃO PAULO, JORGE LIMA: “O GOVERNO FUNCIONA COM PRESSÃO E NÓS PRECISAMOS DE VOCÊS FAZEREM ACONTECER, NÓS PRECISAMOS DE VOCÊS PELA DEMANDA”. DISSE ISSO SE DIRIGINDO AOS EMPRESÁRIOS E A DEZENAS DE ENTIDADES REPRESENTATIVAS DO SETOR. NESSE CENÁRIO, MOLITZAS SUGERIU A CRIAÇÃO DO “MOVIMENTO PELO SIM”, FOCANDO AS HISTÓRICAS NECESSIDADES INERENTES AO PORTO DE SANTOS E DESTACANDO ALGUNS DOS “VELHOS PROBLEMAS”.

Paraguai, pela Argentina até chegar ao Chile.

A esses, eu adicionaria um estudo realizado pela Vantine Consulting nos anos 1993/1994 para o Governo do Estado do Amazonas, com apoio da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas (Fieam) e do Centro das Indústrias do Estado do Amazonas (Cieam), chamado “Saída para o Pacífico”, que integrou o trabalho “Competitividade Estrutural da Zona Franca de Manaus” e outro “PlanAmazonas – Plano Estratégico de Desenvolvimento do Amazonas” (aqui, minha homenagem póstuma ao então secretário de Planejamento, Raimar Aguiar, que dá nome ao prédio sede da Fieam). Esse estudo, que também não saiu do papel, foi arrojado, composto pela hidrovia do Rio Amazonas, do Rio Solimões, entrando pelo Peru a montante até Iquitos, com o rio agora chamado Marañon. Na sequência, haveria um transbordo para uma rodovia, que continua por 750 quilômetros até o Porto de Paita, ainda no Peru. Possível, mas inviável como a maioria desses estudos Atlântico-Pacífico.

Pois bem, esse “Movimento pelo Sim” é uma ideia que pode virar ótimo instrumento de pressão diante dos governos (essa foi a inspiração do conselheiro Molitzas), uma vez que o Brasil Export é o maior fórum de estudos e debates sobre os temas Logística, Transportes e Infraestrutura, com grande capacidade de articulação e integração empresa-governo. Nessa ordem: Logística é a plataforma superior que compreende Planejamento, Gestão e Operação; Transporte é o principal vetor para fazer a Logística acontecer, e a Infraestrutura é a base sem a qual o

Transporte se torna deficiente e compromete a Logística. Assim, faço a leitura do “PELO SIM, PARA O NÃO”, com dupla interpretação.

SIM: Para os projetos e investimentos essenciais em infraestrutura, fundamentados em planejamento estratégico de “Estado” com segurança jurídica. Como já mencionados, os problemas “velhos” do Porto de Santos, a indefinição do Porto de São Sebastião, a ferrovia Transnordestina, e tantos outros;

NÃO: Para as ideias extemporâneas sem fundamentação estratégica, sem análise preliminar de investimentos, ou mesmo de benefícios pouco identificados (volumetria de carga, retorno de capital investido). Normalmente são desprovidas de suporte técnico, e sempre se enquadram em falácias políticas de “Governo”. Temos muitos exemplos de dinheiro desperdiçado como “Transamazônica”, “Trem-bala”, etc.

Em ambas as interpretações, o Fórum Brasil Export pode potencializar os vários conselhos para criação dos grupos de estudos multidisciplinares, para geração de conteúdo com proposições corretas e acima das críticas negativas. O canal está aberto!

Não sei se conhecem um pequeno livro “quase infantil”, escrito por Giselda Laporta Nicolelis e chamado “Nem sim, nem não, muito pelo contrário”. Dele, tiro a reflexão muito aplicável à proposição do colega Molitzas: “Para haver vida em harmonia, deve haver muito respeito pelas diferenças!!”