

Indústria do ABC critica Porto de Santos por espaço maior dado ao agronegócio

George Garcia

Várias foram as críticas tecidas pelos políticos e empresários ao espaço dado no Porto de Santos para a indústria durante o seminário O Futuro da Indústria no ABC, realizado pela Agência de Desenvolvimento Econômico, no auditório da USCS (Universidade Municipal de São Caetano do Sul) no dia 18 de maio. A reclamação é de que há mais espaço para o agronegócio. A autoridade portuária, no entanto, diz que Santos é o porto da indústria.

O prefeito de Mauá, Marcelo Oliveira (PT), destaca o desequilíbrio entre o espaço para produtos agrícolas e manufaturados. “Importante na cidade discutirmos a desoneração da folha de pagamento, uma reforma tributária junto com os governos do Estado e Federal, mas temos que ter um olhar para o Porto, que tem uma discussão de aumentar cada vez mais o espaço para a utilização do agronegócio, nada contra isso, mas para o ABC se diminuir o espaço para a indústria exportar e importar vai encarecer o valor agregado e isso vai fazer com que essas empresas possam ir embora da região ou fechar e aumentar o desemprego”, diz o petista.

Oliveira conta que fez uma visita ao Porto de Santos e percebeu que o volume de produtos escoados é maior para o agronegócio. “Eles querem aumentar no porto a questão do fertilizante, querem triplicar esse espaço. Como o agronegócio tem crescido, eu acredito que temos de construir mais portos, ter outros mais próximos do agronegócio, mas tem de aumentar é a questão da indústria nestes espaços”, aponta.

Para o diretor do Ciesp (Centro das Indústrias do Estado de São Paulo) regional de Diadema, Anuar Dequech Júnior, a indústria tem perdido o protagonismo nacional não é de hoje e, em contrapartida, o agronegócio tem crescido e ocupado os espaços no porto. Diz que isso prova qual é o viés econômico de agora, que é em função do commodities do agronegócio e, com isso, a indústria perde o espaço. A

indústria, afirma, tem perdido espaço há muitos anos. “De uns 15 anos para cá se fala dessa desindustrialização e isso acarreta nessa falta de apetite de exportação. Infelizmente não temos uma política industrial que faça com que a indústria tenha certa estabilidade de permanência no negócio, por exemplo, quanto aos impostos; a indústria é que mais paga imposto, que mais emprega e a que mais sofre nestes tempos. Essa é uma consequência de muitos anos, estamos lutando para reverter isso, mas temos uma batalha grande pela frente para mostrar a importância da indústria, sem uma indústria forte, o País não consegue reverter e empregar esse mundo de gente que está por aí desempregado”, analisa.

O empresário de São Bernardo, Cláudio Barberini Júnior, tem a mesma opinião. “Um completo absurdo, querer transformar Santos em porto para escoar produção agrícola. Temos um completo descaso com a indústria, falta uma política industrial, criar condições para a redução de custos para ela voltar a ser competitiva, e não são somente impostos, a infraestrutura para a chegada de componentes e a saída de produtos. O Porto de Santos está no centro da maior área industrializada do Estado”, disse.

Infraestrutura

Em nota, a Autoridade Portuária de Santos nega a preferência de cargas para o setor agrícola, ao contrário, diz que é o porto da indústria. “O Porto de Santos é um complexo multipropósito, movimenta diferentes tipologias de carga. Conta com 55 terminais que operam todo tipo de carga e, juntos, têm capacidade para movimentar 160 milhões de toneladas por ano, atende com eficiência tanto a indústria quanto o agronegócio. O Porto de Santos reúne características que o tornam um ativo irreplicável. Uma delas é a proximidade com o maior centro produtor e consumidor da América Latina: está a 70 km de SP, sendo, por excelência, o porto da indústria. Santos detém uma fatia de quase 40% da movimentação brasileira de contêineres, onde são transportadas as cargas de maior valor agregado e responde por quase 30% das trocas comerciais brasileiras em valores”, diz o comunicado.

Segundo a Autoridade Portuária, Santos conta com três terminais marítimos (com acesso à água) dedicados a contêineres (BTP, DP World e Santos Brasil), cuja capacidade combinada é da ordem de 5,5 milhões de TEUs (contêiner de até 20 pés) por ano. “Em 2021, o Porto movimentou 4,8 milhões de TEUs. Portanto, não é correto dizer que falta espaço ‘para o recebimento de produtos que vão e vêm da indústria’”.

O porto informa que as cargas do agronegócio são as que fazem maior movimentação no complexo. “As cargas do agronegócio dividem-se em tipologias diferentes. Para grãos sólidos (açúcar, soja e milho, por exemplo), a capacidade de movimentação dinâmica anual é de 69,7 milhões de toneladas (armazenagem estática de 2,7 milhões de toneladas). Para grãos líquidos (sucos), são quatro milhões de toneladas de capacidade dinâmica anual. Para celulose, que é agronegócio, mas também carga eminentemente industrial, são sete milhões de toneladas de capacidade anual. Estas são as cargas de maior movimentação no complexo portuário santista”.

Ampliação

O Porto de Santos tem três projetos de ampliação em andamento. “Em 2020, a SPA aprovou o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos para o horizonte de 20 anos (2020-2040). O PDZ é um instrumento de planejamento de longo prazo que define a implantação de novos terminais de acordo a projeção de demanda de todas as tipologias de cargas apontadas no Plano Mestre (elaborado pelo Ministério da Infraestrutura). No contêiner, a estimativa é de aumento de 64% da capacidade de movimentação”, detalhou a autoridade portuária.

Segundo a nota, esse aumento já está em curso para que o Porto esteja preparado antes de a demanda chegar. “O maior projeto é o novo terminal de contêineres, o chamado STS 10, cuja previsão é de que seja leilado no fim deste ano. O STS 10 terá área de mais de 600 mil metros quadrados no bairro Saboó, margem direita do Porto de Santos, com investimento estimado em R\$ 3,3 bilhões e capacidade para mais de 2 milhões de TEU/ano quando totalmente implantado. Além do STS 10, o Porto de Santos prepara ainda o arrendamento de duas retroáreas (terminais sem acesso direto à água e que servem como ‘pulmão’ para o terminal marítimo) para a armazenagem de contêineres: TRA Saboó e TRA Margem Esquerda (TRA é sigla para terminal retro alfandegado). Para o TRA Saboó o investimento previsto é de R\$ 340 milhões e para o TRA ME a projeção é de R\$ 100 milhões. Estas são ações de curto e médio prazos (os arrendamentos destas áreas também estão previstos para o fim de 2022). Para o longo prazo, o Porto de Santos conta com uma nova área greenfield de 7,4 km², incorporada à poligonal do Porto Organizado em janeiro último”.

<https://www.reporterdiario.com.br/noticia/3103760/industria-do-abc-critica-porto-de-santos-por-espaco-maior-dado-ao-agronegocio/>

Veículo: Online -> Site -> Site Repórter Diário - Santo André/SP

Seção: Economia