

*Discurso do Presidente da Associação de Usuários de Portos da Bahia -
Usuport, Marconi Andraos Oliveira, durante 14º Encontro Anual de Usuários –
EAU.*

Senhoras e Senhores, boa tarde, sejam bem vindos!

Saudamos com imensa satisfação todos os participantes deste 14º Encontro Anual de Usuários, associados, exportadores, importadores, e em especial a todos que se deslocaram de outros estados, como Rio Grande do Sul, São Paulo, Espírito Santo e Distrito Federal, para juntos debatermos a competitividade logística dos setores produtivos. E competitividade prescinde de infraestrutura eficiente, a única saída para, de fato, dinamizar a economia nacional e diminuir o famigerado “Custo Brasil”.

Só uma política de investimento contínuo e estável em infraestrutura será capaz de tirar a Bahia do atraso de mais de quatro décadas em transporte e logística, que afeta a competitividade dos produtos no mercado internacional. Mas para isso, segundo analistas, são necessários ao menos investimentos por ano de 4,3% do PIB, nos próximos dez anos, para o país suprir os gargalos. A Bahia, em particular, deve necessitar de percentual bem acima do Brasil, para superar a sua estagnação em portos, ferrovias e rodovias. Não é a toa que, lamentavelmente, nosso estado apresenta índices sociais e econômicos entre os piores da Federação. Inexoravelmente frutos de incompetência e corrupção,

que deixaram um ambiente produtivo difícil, que necessita ser revertido urgentemente.

Estamos cientes de que o atual cenário econômico ainda é desafiador para os empreendedores e a previsão é de recuperação lenta da economia. O cenário global também vai continuar desafiador, requerendo muita atenção, uma vez que pode ser positivo para novas oportunidades ou negativo com barreiras ao comércio exterior.

No segmento portuário, o Brasil continua a figurar como um país que possui baixíssima eficiência nos serviços marítimos e conectividade interportos, com preços entre os mais caros do mundo. Contribui para essa realidade a profunda omissão regulatória, em que a agência desconhece, repetidamente, a sua função legal. Os problemas se tornam agudos para as cargas containerizadas, onde são comuns cancelamentos de escalas, filas de espera para atracação e de carretas, preços de serviços inexistentes, como o THC2, em que o usuário não é o tomador do serviço, como o de escaneamento, em que a Usuport foi obrigada a impetrar um Mandado de Segurança Coletivo, e tudo o mais que encarece as operações e fretes marítimos, decorrente da oferta insuficiente de serviços, sobretudo, da falta de concorrência. É uma aberração que um estado do tamanho territorial, populacional e econômico como a Bahia, possua apenas um berço para atracação de navios porta-contêiner, limitando o número de linhas e conexão com portos. Isso é tão grave que até poderia se atribuir crime social e econômico aos responsáveis por tal barreira, com duração de pelo menos duas décadas, período em que todos os estados aumentaram suas

infraestruturas portuárias, enquanto a da Bahia permaneceu estagnada. Mas a Usuport tem um projeto para devolver o crescimento ao Estado. Transformar Salvador em um Superporto concentrador de cargas, com grande impacto na cabotagem e comércio internacional competitivo. Também volto à regulação indispensável, que deve ser focada na competitividade do país e no interesse público, deixando de ser exclusivamente favorável aos terminais, operadores e transportadores, como a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) tem comprovado nas suas propostas, notadamente na referente à revisão da Resolução 2389 da THC e do escaneamento de contêineres. E lembramos que ninguém tem mais propriedade para falar sobre o assunto do que os donos de carga, aqueles que são os únicos contratantes e pagam por todos os serviços.

O modelo de gestão portuária também deve ser revisto e aperfeiçoado, sobretudo, com a agilidade necessária e técnica, focada nos clientes, os usuários donos de carga. Mas também sabemos reconhecer e ressaltamos os esforços empreendidos, este ano, pela Companhia das Docas do Estado da Bahia - Codeba, para licitar o segundo terminal de contêineres no Porto de Salvador e executar serviços de melhorias no TGS e no TGL do Porto de Aratu. Merece destaque ainda a autorização obtida pelo Porto de Salvador para operar navios de 366 metros de comprimento, as medidas administrativas de organização e o planejamento das Docas, há quase duas décadas esquecidas.

A Usuport também lança hoje a “Agenda Mínima do Estado da Bahia – Infraestrutura de Transporte de Cargas 2019-2022”, como tem feito a cada quatro anos. Esta edição reúne as principais necessidades logísticas dos

setores produtivos baianos, com o objetivo de levar aos governos o que é necessário para o Estado da Bahia ser competitivo na visão empresarial daqueles que, verdadeiramente, investem, produzem, geram empregos e riquezas. São 27 propostas, quatro de caráter emergencial, que abrangem os principais modais e constituem condições mínimas para garantir o crescimento econômico sustentável da Bahia.

E é com grande alegria que depois de cinco anos voltamos a identificar um mérito para fazer a entrega do Prêmio Destaque Usuport, que acontecerá hoje, antes do encerramento.

Por fim, estamos diante de um novo limiar na República, muito mais do que a simples troca de governo, em que nós brasileiros devemos colaborar e exigir para que valores e princípios voltem a prevalecer, como o respeito àqueles que produzem, geram empregos e pagam tributos. Esta é a única direção para o desenvolvimento socioeconômico sustentável, que deve marcar a entrada do país em uma nova era de ordem, progresso e paz social.

Muito obrigado!