

Em plena defesa do Porto de São Sebastião

“São Sebastião é o Porto do Vale do Paraíba”, afirma empresário José Geraldo Vantine que atua para atrair cabotagem

J. Volperei/Petrobras

Por Nívia Alencar

O empresário José Geraldo Vantine, formado em engenharia, iniciou sua carreira na General Motors do Brasil, em 1972, atuando na área de logística de suprimentos. Há dez anos, começou a levantar bandeira pelo Porto de São Sebastião. “O porto se estende ao Vale do Paraíba”, diz. Ele está em contato com a Log-in, empresa oriunda do Vale do Rio Doce, a fim de atrair para São Sebastião frequência semanal de navios para cabotagem (transporte de cargas pela costa brasileira). “Se conseguirmos, será ato histórico”, observa com muito entusiasmo.

Vantine afirma que a cabotagem gerará empregos. “Estimamos que o potencial entre Vale do Paraíba e trecho da Rodovia Anhanguera até Campinas é de 3 mil contêineres por mês. Trazendo para cá 400 contêineres por semana, são 1200 por mês, 40% do potencial, mais que isto impossível porque só temos um píer no momento”. Outro benefício será a especialização de operadores portuários. “Ao invés de carregarem sacos nas costas, serão operadores de equipamentos; a cabotagem gera série de empregos indiretos; uma frequência semanal da carga possibilita 200 empregos, a cabotagem atrai transportadores e operadores logísticos à cidade”.

Para cabotagem, primeiro é necessário levantamen-

to comercial, volume de carga. Em segundo, estudo técnico, como atracar, calado, a ser feito pela empresa. “A área comercial já está convencida de que aqui é interessante. Quando a empresa vier, vai montar estrutura no Porto. Pelas análises preliminares, a equipe técnica não vai inviabilizar”, ele diz.

O envolvimento de Vantine com Porto de São Sebastião começou quando trabalhava na GM. A partir de 1975, houve grande crescimento desta fábrica em São José dos Campos. Ele, como representante da empresa, movimentava o Porto de São Sebastião para importação de máquinas à fábrica e exportação de motores e peças. Em 1986, desligado da GM, fundou a J.G. Vantine, em São Paulo, empresa de consultoria, treinamento, eventos e logística, ocasião em que já era consultor de logística renomado na América Latina.

Em 1998, por iniciativa da sua empresa e da ACI (Associação Comercial e Industrial de São José dos Campos), foi criado o primeiro seminário sobre infraestrutura logística do Vale do Paraíba, Litoral Norte e Cone Leste Paulista. “Tínhamos quatro modais - rodoviário, aéreo, marítimo e ferroviário”. Participaram autoridades da Infraero, da Secretaria Estadual dos Transportes, entre outras.

“A partir deste evento foi criado o terminal de cargas

alfandegado de São José dos Campos e já se falava sobre a Rodovia dos Tamoios e a integração com Dom Pedro e Ayrton Senna e o Porto de São Sebastião”, ele lembra.

O cenário seguinte foi concessão dos portos, lei de modernização dos portos, licitações públicas para concessão dos terminais portuários. “Houve grande movimentação nacional, o Brasil privatizando muitos terminais portuários e o mundo ampliando os navios para atender o comércio global”.

Vantine, autor de mais de 300 artigos publicados, fala sobre a geografia portuária do país. “O Porto de Santos, principal hub (ponto de conexões e escalas) para receber navios de grande porte, navios Post Panamax”. Estes atravessam o canal do Panamá, (acesso mais curto ao oceano Pacífico rumo à Ásia). Explica que 80% da movimentação mundial de produtos em geral estão no hemisfério Norte. No Brasil, a movimentação norte-sul e vice-versa ocorre pelos portos de Itaguai, no Rio de Janeiro, Porto de Vitória, Porto de Paranaguá, no Paraná, Porto de Itajaí, em Santa Catarina, Porto de Rio Grande, no Rio Grande do Sul, de Salvador, Recife e Fortaleza, entre outros.

O empresário lembra investimento brutal em terminais portuários na época de privatização. Em seminários, ele insistiu que São Sebastião é o porto do Vale Paraíba. “Fizemos durante alguns anos estes eventos, nada acontecia e sempre os mesmos problemas: São Sebastião, um porto pequeno, opera um navio por vez, retroárea praticamente inexistente, falta de regularidade na escala de navios. Ao mesmo tempo, volume imenso de entrada e saída de contêineres para o

Vale do Paraíba, Cone leste Paulista e toda região rumo a Campinas, seguindo o eixo Anhanguera, todos usando o Porto de Santos”.

Vantine afirma que o Porto de São Sebastião não evoluía porque sua gestão era subordinada a um órgão que administra estradas, a empresa de Desenvolvimento Rodoviário SA (Dersa). “São Sebastião não oferecia interesse ao Dersa”.

Conforme Vantine, a falta de regularidade de navios em São Sebastião ocorre porque o embarcador quer eficiência, certeza de frequência de navios. “Se dimensionarmos o eixo do Vale do Paraíba, rodovias Dom Pedro e Anhanguera até 300 quilômetros dentro de Ribeirão Preto, há volume imenso entrando e saindo do Porto de Santos. Não vem para São Se-

bastião porque não tem navio; não tem navio porque o armador não vem já que não encontra carga regularmente. Enquanto, isto, em Santos, tudo estruturado, retroárea, terminais de contêineres, transportadoras especializadas”. Ele cita que o Porto de São Sebastião nunca reagiu a uma greve no Porto de Santos; “e Votorantim, em Jacareí, Johnson & Johnson, em São José dos Campos, usando o Porto de Paranaguá, no Paraná, em razão da infra-estrutura e escalas de navios; São Sebastião ficava esquecido”. Em 2004, a Secretaria Estadual dos Transportes começou agir para duplicação da Rodovia dos Tamoios e revitalização do Porto de São Sebastião. “Não saiu do papel. Muitas empresas ficaram interessadas em privatização do Porto de São Sebastião; nada ocorreu; São Sebastião voltou ao limbo”.

Vantine cita que, em 2006, uma empresa privada se instala em São Sebastião. Trata-se da Polo Operadores. Naquela época, proprietários da empresa ouviram Vantine em seminário em São José dos Campos,

o LogsVale, programa anual sobre logística do Vale do Paraíba, coordenado por ele, com a presença do secretário estadual dos Transportes. Empresários da Polo, no intervalo do seminário, pediram auxílio a Vantine porque ele citava de forma entusiasmada o Porto de São Sebastião. “Vim pra cá e conversei com Paulo Rogério, então gerente do Porto, como Dersa. Observei empresários entusiasmados”. Vantine disse a Paulo Rogério e aos empresários da Polo: “Vou reunir todos os meios empresariais e vocês vão

levar todos que trabalham com o Porto de São Sebastião para um evento em São José”. O evento foi realizado, de São Sebastião só compareceram os empresários da Polo e Paulo Rogério.

Em 15 de outubro 2007, o governo do Estado anuncia a criação da Companhia Docas de São Sebastião, presidida por Frederico Bussinger. Paulo Rogério é diretor de Gestão Portuária. Vantine é membro do Conselho de Administração da Cia Docas, representando empresários. Ele afirma que Bussinger é uma pessoa espetacular, altamente competente, conhece porto há 30 anos. “Temos o secretário dos Transportes, Mauro Aires, altamente competente, que apóia todas as iniciativas da Companhia Docas. Também temos Paulo Rogério, pessoa certa para operar este porto porque o conhece”.



Quanto a vias de acesso, Vantine cita que ferrovia para a região é inexecutável, pelo altíssimo custo e baixíssima demanda para utilização. Diz que não existe pior acesso rodoviário do que ao Porto Santos, ligado a Imigrantes de primeiríssimo mundo, e antes dela a Avenida dos Bandeirantes, enfartada, além do planejamento viário saturado da cidade de Santos. "A Rodovia dos Tamoios, nosso acesso, é subutilizada em 90% do tempo dela, exceções nos feriados por causa dos turistas", observa. "O problema grave é a avenida entre Caraguá e São Sebastião, trecho com máximo de cinco anos de vida útil. Aí entra o projeto da Estrada do Contorno, integrada ao plano Porto-Cidade". Pelo projeto da estrada, a pista começa a mil metros da terminal rodoviário de Caraguá, passando pela Costa Norte de São Sebastião e trecho atrás da Transpetro, na região central.

"Quando esta estrada estiver pronta, não haverá tráfego de caminhões pela cidade, o que é espetacular; a obra está prevista para 2009 com dinheiro da concessão das rodovias", diz Vantine. Segundo ele, a outorga da Dom Pedro é de R\$ 2,5 bilhões, a empresa que ganhar a concessão depositará este valor na conta do governo do Estado. "O governador Serra disse que este dinheiro vai para Tamoios e à estrada de contorno; se tiver um tucano no meio do caminho, vai ser outra briga (ambiental), mais de um ano para liberação da obra", diz o empresário. "Imagine abrir uma estrada que terá quatro pistas varando morros".

Para Vantine, licenciamento ambiental é "briga do técnico com o político e entre eles Ongs para encher o saco. Nosso país hoje tem marcos regulatórios sobre meio ambiente equivalentes aos da Alemanha. A lei é rígida, tem conteúdo técnico profundo, e tem de ser cumprida", prossegue o empresário. "Do outro lado, o excessivo zelo na interpretação da lei; o que vai prejudicar o Porto de São Sebastião são as mesmas opiniões que prejudicam qualquer lugar do país, Ongs do meio ambiente. São opiniões leigas, sem técnica nenhuma, são opiniões políticas. Vamos ter problema no Araçá mais por ignorância e pressão política. Mas órgãos federal, estadual e municipal não darão nem licença prévia, se julgarem que não pode". O mangue do Araçá é área prevista para expansão do Porto de São Sebastião. "Se não pudermos utilizar esta área, o Porto ficará como está, um porto com 500 metros² não é nada, 1 milhão de metros² viabilizam. O governo do Estado vai privatizar este porto, isto vai acontecer em 2009. A área do Araçá é fundamental, caso contrário não conseguiremos movimentar série de produtos em São Sebastião. Ga-

ranto que a Companhia Docas está fazendo tudo como manda a lei", Vantine acentua.

Retroporto no planalto

O empresário afirma que não há na região área para retroporto, uma área de 200 metros² plana e livre. "A infra-estrutura é usar o planalto, Jacaré e Caçapava, onde temos melhores rodovias do país, Dutra, Carvalho Pinto, Ayrton Senna e Dom Pedro; e a melhor ferrovia do Brasil, a MRS, e o aeroporto de São José dos Campos". Segundo ele, no Brasil não há nada igual a este conjunto. "A solução para São Sebastião é a integração Porto com a infra-estrutura do planalto; o porto com 1 milhão de metros² poderá movimentar 2 milhões de toneladas/ano".

Conforme Vantine, não existe possibilidade de concorrência entre os portos de São Sebastião e Santos. "A vocação de São Sebastião é cabotagem, Santos ganha dinheiro com importação/exportação; não vale a pena competir por navios de longo curso, porque a estrutura já está em Santos; o que poderíamos trazer para São Sebastião são navios de baixa frequência". "Então, teremos a cabotagem como primeiro eixo em São Sebastião, os navios de longo curso de frequência não regular, e em terceiro, fomentar as cargas que já temos (granel e sólido), e o quarto eixo granel líquido (álcool), já garantido, tanto o alcooduto da Petrobras quanto da Unica (União da Indústria de Cana-de-Açúcar); já definiram São Sebastião", ele também afirma.

Para o empresário, a grande vantagem do Porto de São Sebastião é estar conectado a "artérias" rodoviárias e ferroviárias. "Na interlândia, como chamamos, São Sebastião está num polígono geográfico com todo o Cone Leste Paulista, a região de Sorocaba até Americana, este é o maior pólo exportador que temos no país e também da cabotagem".

Quanto a navios cruzeiros, Vantine lembra que a Companhia Docas oferecerá a infra-estrutura, estação de passageiros. Observa que Ilhabela já conquistou este mercado e que Ubatuba vendeu seu potencial ao exterior. Para o empresário, o único inconveniente de ambas as cidades é o navio ficar parado ao largo por falta de porto, os passageiros usam a embarcação tipo tender.

"A vocação do Porto de São Sebastião é carga, mas terá uma estação para passageiros e uma marina pública; assim teremos um porto moderno, como o Porto de Barcelona", ele finaliza.