

Cleci Leão 18/09/2016 23:55



O Porto de Suape e o crescimento do Nordeste

Com o desenvolvimento integrado dos portos, região atrai indústrias e gera mercado atraente

Diante do crescimento exponencial da indústria e, consequentemente, do mercado consumidor nordestino, o Porto de Suape tem se beneficiado, tanto da posição geográfica quanto dos esforços da administração do complexo portuário e do Estado, que prioriza incentivos para a instalação das indústrias no entorno do porto. Dono do segundo PIB da região, Pernambuco faz fronteira com todos os outros estados do Nordeste, com exceção do Maranhão, e, junto com Itaguaí e Pecém, o Porto de Suape apresenta previsões bastante substanciais de crescimento para os próximos 10 a 15 anos.

Nos anos 1960, as previsões do complexo portuário e industrial eram integrar a produção ao transporte. Hoje, de acordo com Thiago Norões, que é Secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado de Pernambuco, e Presidente do Porto de Suape, o empreendimento já trabalha com propósitos que incluem também a preservação ambiental e cultural. Em sua apresentação, durante o evento A Hora da Cabotagem, promovido pelo Guia Marítimo, Norões disse acreditar no desenvolvimento de áreas não necessariamente adjacentes ao porto para contribuir com as operações. “A exemplo do Porto de Antuérpia, cuja apresentação nós assistimos mais cedo (Leia no Guia), o futuro está na utilização de áreas mais remotas, mais distantes do porto, que sirvam de complexo logístico. No caso de Suape, o entorno do porto é formado de áreas agrícolas e tem espaço para expansão”, completa Norões.

Alguns números expostos pelo presidente do porto confirmam de fato a galgada do complexo entre os que mais se desenvolvem no país: hoje, Suape está entre os 10 portos públicos do Brasil com mais conexões e representatividade comercial; é um dos 12 com maior quantidade de linhas regulares geral (ro-ro e containers); sexto no País em quantidade de escalas, e primeiro entre os 17 da região Nordeste em movimentação de containers), além de ser líder na movimentação de graneis líquidos. “A despeito dos



contratempos da construção, a Refinaria Abreu e Lima já tem produzido 100 mil barris por dia, movimentando a cabotagem para a distribuição, notadamente de óleo diesel", afirmou o executivo.

O crescimento do porto em relação à cabotagem é de fato expressivo: em dez anos, de 2004 a 2014, Suape mais que triplicou o movimento de navegação doméstica, especialmente de granéis líquidos e containers. Com esses números, Suape comemorou, em 2015, a liderança na movimentação de cargas por cabotagem no ranking nacional de portos públicos e ganhou visibilidade como uma opção atraente para o longo curso, por sua posição geográfica e transit times competitivos (7 dias para Nova York, 9 dias para Roterdã e 14 para Durban).



Apesar dos números expressivos, Norões ainda alerta para o baixo aproveitamento da cabotagem no país, e a necessidade de se desenvolver a atividade. Também aponta para saídas que visem à desburocratização, algo pelo qual o Complexo Portuário de Suape vem trabalhando, a exemplo da centralização dos serviços reguladores em um único prédio.

O porto também fornece incentivos específicos para o uso de tecnologia. "Temos visto, em alguns portos do mundo, iniciativas bem-sucedidas viabilizadas pela tecnologia como, por exemplo, operações de desembarque que acontecem antes de o navio acostar. Isso ainda não é possível no País, porém, com tarifas atrativas, procuramos atrair as cargas que, por sua vez, atraem novos negócios, centros de distribuição e fábricas, e alavancam a economia do norte nordeste", explicou Thiago Norões, que apontou exemplos como os da Chrysler, Unilever, Bosch, Honda, Bic, Vivix, BRF.

"Nosso esforço é nesse sentido: investimos em segurança e tecnologia, trabalhamos em parceria com os operadores, com a praticagem, e dispomos da vantagem de ser um projeto relativamente novo, que pode tomar a experiência de outros portos brasileiros para evitar problemas futuros", disse o presidente do porto. Entre os projetos que ele apresentou para o futuro, estão os centros agrícolas que dependem da infraestrutura rodoviária e portuária, além dos chamados "truck centers", espaços de estacionamento e espera de caminhões, localizados a 10, 15 ou 20 km da área primária, de onde são chamados quando as operações são autorizadas. Segundo Norões, já existe um desses pátios, porém ele ainda não pode ser usado porque precisa de concorrência, de modo a evitar monopólio.

Levados pelos números do Porto de Suape, o que se vê nos últimos anos é uma mudança significativa na representatividade do Nordeste: "Com o complexo industrial integrado, a atuação do Porto de Suape não é estanque: e permitiu que o Estado de Pernambuco dobrasse

o PIB de 2007 para cá", afirmou o presidente, ao demonstrar a vocação essencialmente industrial das atividades econômicas geradas pelo porto: dois estaleiros importantes, a indústria automotiva, de energias renováveis e, ultimamente, a de bens de consumo. Essa nova característica tem consolidado o Nordeste como um novo mercado, mudando não apenas a matriz de transportes como também a distribuição econômica, demográfica e industrial do Brasil.

Notícias do dia



Multimodalidade

Não somos concorrentes, somos parceiros



Portos

O Porto de Suape e o crescimento do Nordeste



Ferroviário

Uma lenda: projeto arrastado por décadas vira "prioridade"



Mercado

Abertura de novos mercados traz oportunidades para frutas argentinas



Portos

Portos do Paraná anunciam R\$ 5,1 bi em investimentos privados



Direito | Normas | Legislação

Direito marítimo tem boas perspectivas para a profissão