

CLIMA Após ventania, navegação é retomada em portos do Sul e Sudeste ▶ **p3**

ESG TALKS Economia Azul desafia e traz oportunidades, diz especialista ▶ **p4**

SANTOS EXPORT Evento celebra 20 anos em fase decisiva para o porto ▶ **p5**

ESPECIAL
SANTOS EXPORT
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA E INFRAESTRUTURA PORTUÁRIA

NESTA
EDIÇÃO

Antaq aprova cobrança de THC2 em Paranaguá

Decisão saiu após o TCP conseguir liminar na Justiça. Para os demais terminais do Brasil, o recolhimento da tarifa continua proibido ▶ **p3**



EDITORIAL

O Porto e o futuro

Principal complexo portuário do Brasil, Santos enfrenta vários desafios. Há a necessidade de melhorar sua infraestrutura de acessos, facilitar a chegada e a partida das cargas, se preparar para a vinda de navios de maiores dimensões e melhorar a relação com as cidades de seu entorno. A avaliação é do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Mario Povia, experiente executivo do setor, e foi destacada durante sua participação na edição deste ano do Santos Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária, a 20ª, realizada nos dias 3 e 4 deste mês, em Guarujá (SP), pelo Brasil Export, como informa reportagem publicada no caderno especial Santos Export, parte desta edição do jornal BE News.

Para Povia, a superação dessas questões, com a realização dos investimentos necessários para que o Porto possa continuar atendendo às demandas da economia brasileira, passa essencialmente pelo seu processo de desestatização, ou seja, a concessão de sua administração para a iniciativa privada. Segundo o secretário nacional, para cumprir esses objetivos, "infelizmente, o modelo de governança, legal e institucional, de uma Autoridade Portuária (estatal) é totalmente travado".

Em sua análise, Mario Povia destaca que uma gestão privada oferece melhores condições - maior rapidez e menores riscos de judicialização, lembra - para contratar as obras necessárias e dar as respostas que o mercado demanda na velocidade esperada. Como argumento, cita as constantes disputas judiciais que ocorrem quando a Santos Port Authority (a Autoridade Portuária de Santos, S.A. controlada pela União e subordinada ao Ministério da Infraestrutura) realiza a licitação para o serviço.

A desestatização do Porto de Santos é um projeto defendido pela atual equipe do governo desde a campanha eleitoral do então candidato Jair Bolsonaro. Aliás, constava de seu plano de governo. Atualmente, esse processo está em fase final de formatação, devendo ser concluído por volta do dia 15 e, na sequência, apresentado ao Tribunal de Contas da União (TCU) até o final do mês, como revelou o próprio ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, em sua participação no encerramento do Santos Export.

O ministro e sua equipe acreditam que é possível realizar o leilão de desestatização em dezembro, após as eleições. E defendem que, independente do resultado das urnas, esse é um processo que não pode parar.

Efetivamente, o processo de desestatização do Porto de Santos têm de ser efetivado, garantindo uma melhor dinâmica na gestão do complexo marítimo e, principalmente, uma administração profissional, sem interferências político-partidárias, um risco constante enquanto a Autoridade Portuária tiver seus dirigentes escolhidos pelo Governo, como mostram os últimos 35 anos do complexo marítimo.

O futuro do Porto passa por uma gestão profissional, uma maior agilidade administrativa, maior capacidade de investimento, a realização de obras de infraestrutura, especialmente o aprofundamento do canal de navegação, ações que podem ser melhor conduzidas em uma autoridade portuária desestatizada. Passa, enfim, pela desestatização, em um processo transparente e com regras claras. Esse deve ser o futuro do Porto de Santos, independente do resultado das urnas.

FOTO
Divulgação/TCP

NESTA EDIÇÃO



▲ CAPA

3 Antaq libera cobrança de THC2 em Paranaguá

HUB

3 Bolsonaro apresenta plano de governo com subcapítulo dedicado à logística

NACIONAL

3 Após ventania, navegação é retomada em portos do Sul e Sudeste

4 Economia Azul desafia e traz oportunidades, diz especialista

ESPECIAL SANTOS EXPORT

6 Desestatização é fundamental para o crescimento do Porto de Santos, diz Povia

8 Antaq analisa participação ilimitada de operadores em conjunto no controle da SPA

10 Sepúlveda sugere que CAP tenha poder de decisão sobre PDZ

11 Carta defende redução de tarifas portuárias, crescimento sustentável e menos burocracia

12 Planejamento portuário do futuro deve ser integrado, diz presidente da SPA

14 Desestatização poderá acelerar projetos da nova poligonal do Porto de Santos

16 Santos Export 20 anos

18 "Santos Export 2022, importantes discussões", por Ricardo Molitzas

20 Vitrine - confira os bastidores do Santos Export, com a jornalista Cândia La Terza

FALE COM A GENTE

ATENDIMENTO AO LEITOR

Se você quer perguntar, sugerir pautas ou enviar informações a nossa equipe de jornalistas, escreva um e-mail para atendimento@portalbenews.com.br

INSCREVA-SE

Acompanhe as últimas notícias do Portal BE News. Para isso, inscreva-se em www.portalbenews.com.br

PUBLICIDADE

Entre em contato pelo e-mail publicidade@portalbenews.com.br



Sede
Alameda Campinas, 802, 6º andar,
São Paulo, São Paulo
01404-200, BR

Sucursal Brasília
SRTVS Quadra 701, bloco O, nº 110
Edifício Multiempresarial, sala 520, Bairro Asa Sul
Brasília, Distrito Federal
70340-000, BR

Sucursal Santos
Avenida Senador Pinheiro Machado, 22, Sala 12,
Santos, São Paulo
11075-000, BR

www.portalbenews.com.br

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Marcio Delfim

Diretora Administrativo-financeira
Jacara Lima

Diretor de Redação
Leopoldo Figueiredo

Equipe de reportagem
Bárbara Farias, Vanessa Pimentel
e Tales Silveira

Design Gráfico
Mônica Mathias



LEOPOLDO FIGUEIREDO
E COLABORADORES
leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

Bolsonaro 1

O plano de governo para um eventual segundo mandato do presidente Jair Bolsonaro já foi apresentado ao Tribunal Superior Eleitoral (TSE). Com o título Pelo Bem do Brasil, ele traz um subcapítulo dedicado à infraestrutura logística. Entre as propostas defendidas, estão: promover a intermodalidade do Sistema Nacional de Transporte, ampliar a cobertura e qualidade do transporte ferroviário, ampliar e melhorar a navegação de cabotagem e hidroviária, ampliar e modernizar a logística nacional de produtos e mercadorias e, ainda, ampliar e fortalecer o processo de desestatização e concessões da infraestrutura nacional.

Bolsonaro 2

Nesse subcapítulo, é destacado que as obras previstas vão ter, como objetivo, diminuir o Custo Brasil. E isso será possível com "a integração de portos, aeroportos, estradas rodoviárias vicinais, ferrovias e hidrovias, de maneira estratégica e coerente com a produção projetada para os próximos anos, escoamento e necessidades de importação e exportação".

Bolsonaro 3

Outro destaque entre as propostas para o segundo mandato é a implementação do marco legal das hidrovias, o programa BR dos Rios, atualmente em desenvolvimento no Ministério da Infraestrutura. E também é apontada a necessidade de se melhorar "a qualidade da infraestrutura de transporte, de serviços e a eficiência do processo de liberação nas alfândegas, rastreamento de cargas, cumprimento dos prazos das entregas e facilidade de encontrar fretes com preços competitivos".

Bolsonaro 4

Principal complexo marítimo do País, o Porto de Santos é citado no plano de governo como um dos casos que integram o programa de desestatização portuária - o Ministério da Infraestrutura planeja realizar seu leilão de privatização em dezembro. O texto enfatiza que sua concessão "trará maior competitividade, segurança e soluções com benefícios para a população local".

Antaq aprova editais de arrendamentos simplificados de terminais do RS e PA

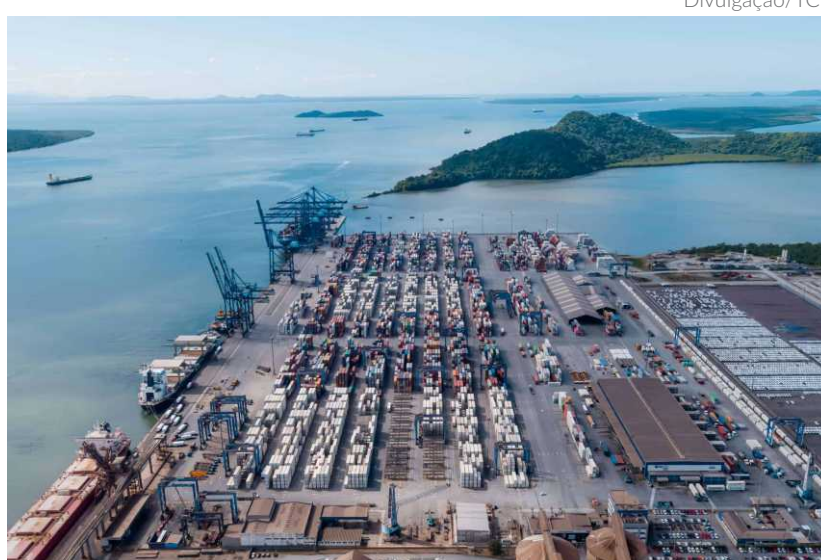
Ambos são classificados como Brownfield e preveem concessão por dez anos

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou processos para arrendamentos simplificados nos portos organizados de Porto Alegre (RS) e de Vila do Conde (PA). as análises aconteceram na reunião ordinária do colegiado realizada ontem. Com a aprovação, o edital segue para análise do Ministério da Infra-estrutura.

Os arrendamentos simplificados são modalidades de leilão aprovadas pela agência. A ideia é fazer com que terminais menores e que estão em desuso possam ter uma tramitação nos órgãos de competência de maneira mais célere, sem a necessidade de consulta pública. Contudo, ainda é preciso que o processo tenha o aval do Tribunal de Contas da União (TCU).

Os requisitos para a realização de um arrendamento simplificado são: contratos de até R\$ 330 milhões (Somatória da Receita Operacional Bruta - ROB), tamanho da área e prazo determinado de até dez anos.



O Terminal VDC04, localizado no porto organizado de Vila do Conde, possui 32.357 m² e será dedicado à movimentação e à armazenagem de granéis sólidos minerais

O primeiro edital de licitação aprovado foi o do Terminal VDC04, localizado no porto organizado de Vila do Conde. O local possui 32.357 m² e será dedicado à movimentação e à armazenagem de granéis sólidos minerais.

O projeto é classificado como Brownfield, uma vez que possui estruturas de operação, como equipamentos e edificações que serão disponibilizados ao novo arrendatário. Atualmente, o VDC04 é utilizado pela Docas do Pará como estacionamento de materiais, atendimento de demandas da Receita Federal e área de descarte de produtos.

A operação do terminal considera a recepção marítima, armazenagem dentro do porto e ligação rodoviária. Também poderá receber navegações de longo curso e cabotagem. Para operacionalizar o terminal, o edital prevê a instalação de toda a estrutura física para recepção, armazenagem e expedição dos granéis. Não está prevista a operação de embarque e desembarque aquaviário, sendo apenas avaliado o sistema de recebimento e expedição rodoviário.

Porto de Porto Alegre

A Antaq aprovou ainda mais

dois arrendamentos simplificados localizados no porto organizado de Porto Alegre. O primeiro trata do terminal POA 02 sendo dedicado à movimentação e à armazenagem de granéis sólidos. O local possui 21.000 m² de área Brownfield que serão disponibilizadas ao novo arrendatário.

Esse arrendatário terá direito a uso de dois armazéns que, juntos, totalizam 32.500 toneladas de capacidade estática. O edital prevê a construção de todas as edificações complementares para operação portuária.

O segundo é o terminal POA 11 e será destinado à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais ou minerais. O local possui 3.380 m² de área Brownfield e o critério de leilão será de maior valor de outorga. O valor global do contrato prevê investimentos de quase R\$ 40 milhões em dez anos.

De acordo com o relatório aprovado pela agência, o vencedor deverá constituir previamente da chamada Sociedade de Propósito Específico (SPE), ou de Unidade Operacional ou de Negócio.

Após ventania, navegação é retomada em portos do Sul e Sudeste

Movimentação de navios permanece suspensa no Porto de Itajaí, em Santa Catarina

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

A navegação nos portos de Santos e São Sebastião, em São Paulo, e de Paranaguá e Antonina, no Paraná, foi retomada. Os canais estavam fechados por causa da passagem de uma frente fria associada a um ciclone extratropical. Já no Porto de Itajaí (SC), as entradas e saídas de navios permaneceram sus-

Helder Lima/Prefeitura de Guarujá



pensas durante todo o dia de ontem.

O canal de acesso do Porto de Santos foi liberado no início da tarde de ontem, após quase 24 horas fechado. Em nota, Santos Port Authority informou que a Capitania dos Portos havia autorizado a desatracação de navios com calado de até 12,5 metros; e que as operações de embarcações atracadas e movimentação rodoviária no porto ocorrem normalmente.

Segundo o Climatedo, na quarta-feira os ventos chegaram a 78 km/h em Santos.

No litoral norte do estado de São Paulo, o Porto de São Sebastião também voltou a operar normalmente. "A Cia Docas de São Sebastião informou que a retomada do funcionamento do Porto de São Sebastião foi autorizada nesta quinta-feira (ontem) pelo Ibama. Os trabalhos estavam suspensos desde às 17h da última segunda-feira (8). A Cia. Docas segue adotando todas as medidas necessárias estabelecidas pelo Ibama", informou em nota a Secretaria Estadual de Logística e Transportes.

Em Santa Catarina, o canal de acesso do Porto de Itajaí permaneceu fechado. A movimentação de navios foi inter-

rompida às 19 horas de terça-feira por orientação da Capitania dos Portos.

De acordo com o Climatedo, ciclone extratropical se afastou da Região Sul e não há mais risco de ventania perigosa. No dia de ontem, foi registrada chuva fraca no litoral de Santa Catarina e do Paraná. Na quarta-feira, "rajadas de vento com 112 km/h ocorreram em Urupeima, na serra catarinense, e com 105 km/h em Barra do Sul, no litoral de Santa Catarina", informou a companhia de meteorologia.

No Paraná, as operações nos portos de Paranaguá e Antonina foram retomadas nas primeiras horas de ontem, após a passagem do ciclone extratropical pela costa. "As atividades portuárias chegaram a ser paralisadas ao longo da última quarta-feira devido aos fortes ventos e chuva", informou a Portos do Paraná.

NACIONAL



Economia Azul desafia e traz oportunidades, diz especialista

Convidado do programa ESG Talks, Álvaro Sardinha deu detalhes dessa atividade e explicou por que ela é tão importante para o setor portuário

Reprodução/Brasil Export



Segundo o consultor Álvaro Sardinha, a Economia Azul entende que somente existe um oceano que integra todo o planeta

TALES SILVEIRA
tales@portalbenews.com.br

Digitalização, Descarbonização, Circularidade da Economia e Poluição e Lixo – ou simplesmente DDCP – são os principais desafios e oportunidades para o crescimento da chamada “Economia Azul”. A afirmação veio do consultor e especialista em desenvolvimento sustentável, fundador e gestor do Centro de Competência ECONOMIAAZUL e da APRIMORAR, Álvaro Sardinha. “Temos essas tendências, que colocamos com a sigla DDCP. São as quatro rodas do motor que devemos ter. Para o setor portuário e marítimo isso é ainda mais importante, uma vez que essas áreas devem abordar todos esses temas de forma integrada”, disse.

Sardinha participou do debate na nova edição do ESG Talks, programa desenvolvido pelo Conselho ESG do Brasil Export e que foi ao ar ontem, sob o tema “Economia Azul: o que é e qual a importância para o setor portuário, marítimo e de infraestrutura no Brasil”. A live teve a participação do consultor e especialista nessa

questão e em desenvolvimento sustentável.

A Economia Azul trata das atividades econômicas relacionadas aos oceanos, mares e regiões costeiras e abrange variadas atividades marinhas e costeiras, como a pesca, a extração de petróleo, o transporte de cargas, o turismo, o lazer etc..

O potencial dos oceanos para gerar riquezas e desenvolvimento, contudo, deve ser explorado com extrema responsabilidade socioambiental, uma vez que a poluição oceânica e outras ameaças ao ecossistema marinho põem em risco a sobrevivência no planeta como um todo, dentro ou fora d’água.

Conceito DDCP

Sardinha enumerou todos os desafios e oportunidades vindas do conceito DDCP. De acordo com o professor, a primeira oportunidade vem da digitalização por meio da chamada da indústria 4.0, que se caracteriza pelo rápido desenvolvimento de novas tecnologias que promovem a fusão dos mundos físico, digital e biológico, impactando em todas as disciplinas, economias e indústrias.

“Esta combinação de tecnologias vem mudando expo-

“TENDÊNCIA É QUE AS EMPRESAS QUE POLUEM NÃO SERÃO ATRATIVAS PARA AS NOVAS GERAÇÕES QUE QUEREM DEIXAR UM LEGADO. A ECONOMIA AZUL E O ESG SÃO AS ÚNICAS ECONOMIAS A SEGUIR”

ÁLVARO SARDINHA
consultor e especialista em Economia Azul e desenvolvimento sustentável

nencialmente a forma como a sociedade se comporta, trabalha e interage, desafiando o que significa ser humano. Uma linguagem que tem muitas vantagens e benefícios”, explicou.

Já a descarbonização trata das mudanças climáticas e tem função primordial na redução dos impactos causados por essas alterações, como aumento do nível do mar, acidificação do oceano, erosão em regiões costeiras e perda de biodiversidade.

“As alterações globais conduzem uma série de acon-

tecimentos como escassez, secas, eventos extremos etc.. É um desafio, mas é uma grande oportunidade de negócios. Vale lembrar que o Pacto Ecológico Europeu preconiza a redução de 90% nas emissões de gases. Portanto, a tendência é que as empresas que poluem não serão atrativas para as novas gerações que querem deixar um legado. A Economia Azul e o ESG são as únicas economias a seguir”, comentou Álvaro Sardinha.

Ainda segundo o especialista, outro modelo importante para a Economia Azul é a circularidade na economia. O modelo é focado no conceito que associa desenvolvimento econômico a um melhor uso de recursos naturais, por meio de novos modelos de negócios e da otimização nos processos de fabricação com menor dependência de matéria-prima virgem, priorizando insumos mais duráveis, recicláveis e renováveis.

“Posso dizer que esse conceito é um dos pilares, uma vez que a circularidade é um tema fundamental e os portos e infraestruturas em geral não estão de fora. Um porto verde, por exemplo, tem que incorporar essas medidas”, falou.

O último tema trata da

poluição e lixo nos oceanos, que, apesar de ser um grande problema mundial, pode ser visto como oportunidade. “Há fundos de investimentos que apoiam diretivas para trabalhar contra a poluição dos oceanos. Hoje temos também tecnologias e startups que estão indo muito bem nestes setores”, comentou.

Um único oceano

Durante a palestra, Álvaro Sardinha trouxe os novos conceitos para os interessados em adotar no setor da Economia Azul. O principal está na desconstrução da ideia de que o mundo é cortado por cinco oceanos. O entendimento agora é que somente existe um grande oceano integrado a todo o planeta.

“Quando uma garrafa plástica é lançada ao oceano, não há fronteiras. Ela pode ter qualquer origem e destino. Também basta reparar que os dados de temperatura das águas em todos os oceanos são iguais, ou seja, é um sistema único e integrado. Quando tratamos de Economia Azul, temos que pensar em um só planeta com somente um oceano. Dessa forma teremos uma visão mais focada e unida que trará desenvolvimentos.



Santos Export celebra 20 anos com o porto em momento decisivo

Ministro da Infraestrutura e outras autoridades, além de empresários e especialistas, discutiram soluções para o complexo às vésperas de sua desestatização

ESPECIAL

SANTOS EXPORT

FUTURO

Desestatização é fundamental para o crescimento do Porto de Santos, diz Povia

Secretário afirmou que direitos de todos os entes da cadeia produtiva do complexo estão garantidos na transição da estatal para a iniciativa privada

Gabriel Imakawa

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

A desestatização do Porto de Santos é considerada a mais importante do setor pelo Governo Federal, que, por meio do Ministério da Infraestrutura (Minfra), espera bater o martelo em dezembro próximo. A pasta promete enviar o modelo de privatização da Autoridade Portuária de Santos S.A. ao Tribunal de Contas da União (TCU) até o final deste mês, conforme anunciou o ministro Marcelo Sampaio no encer-

ramento do Santos Export. O evento foi realizado nos dias 3 e 4 deste mês, no Sofitel Guarujá Jequitimar, em Guarujá (SP), pelo Brasil Export: Fórum Nacional de Logística e Infraestrutura Portuária.

Os detalhes do processo de desestatização que serão estabelecidos em contrato e seus impactos sobre operadores, terminais arrendatários, trabalhadores e na relação porto-cidade pautaram as discussões do fórum regional, que completou 20 anos.

Entre as obrigações contratuais que terão que ser cumpridas pelo futuro concessionário privado do Porto de Santos estão tarifas portuárias mais baixas, profundidade de calado do canal de navegação e



Secretário de Portos, Mario Povia, e o diretor geral da Antaq, Eduardo Nery, deram detalhes do modelo de desestatização e o andamento do processo durante o Santos Export

O setor portuário é um ambiente de conquistas e realizações, mas também de muitos desafios

Nesse universo competitivo, a ABTP desempenha papel fundamental ao congregar empresas detentoras de mais de 230 terminais portuários, arrendamentos e TUPs. A Associação representa agentes econômicos responsáveis por 14,5% do PIB e 70% da movimentação portuária nacional.

ABTP, atuando na defesa direta dos interesses das instalações portuárias no Brasil.

ABTP

Associação Brasileira dos Terminais Portuários

abtp.org.br

CONSTRUINDO UMA AGENDA POSITIVA PARA OS PORTOS E A LOGÍSTICA DO COMÉRCIO EXTERIOR

A ABTRA atua há mais de 30 anos como representante das principais empresas administradoras de recintos alfandegados, defendendo os seus interesses junto aos órgãos reguladores, fiscalizadores e formuladores de políticas públicas para o setor portuário nacional. Suas ações se pautam pelo aprimoramento do marco regulatório e pelo encaminhamento das questões setoriais discutidas e votadas em todas as esferas de governo.

A ABTRA apresenta também um diferencial na sua atuação, por sua especialização adicional nos assuntos relativos ao despacho aduaneiro e à anuência das cargas nos portos. Para tanto, mantém tradicional relacionamento com os órgãos anuentes do comércio exterior, como Receita Federal, Ministério da Agricultura/Vigiagro, Anvisa e Ibama.

Nesse momento em que os portos e o comércio exterior passam por mudanças profundas em seus processos, a ABTRA aposta na construção de uma agenda positiva e a proposição de parcerias do setor privado com os entes públicos, incluindo o desenvolvimento de soluções tecnológicas comunitárias para agilizar o fluxo portuário e a segurança aduaneira das cargas que entram e saem do País.



ASSOCIE-SE

abtra.org.br/seja-um-associado

ABTRA
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS
E RECINTOS ALFANDEGADOS

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 6

investimentos alocados para obras de mobilidade urbana como o túnel imerso Santos-Guarujá, o túnel do maciço Zona Noroeste-Zona Leste e o viaduto da Alemoa.

Essas obrigações, bem como os ajustes que estão sendo finalizados que vão ao encontro das reivindicações dos entes privados que têm negócios no Porto de Santos foram debatidas no painel 1 do Santos Export sobre a desestatização. Participaram o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia, e o diretor geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery.

O contrato é avaliado em R\$ 18,55 bilhões, sendo R\$ 1,4 bilhão para infraestrutura (Capex) — dragagem de aprofundamento do canal (de 15 m para 17 m) e melhorias de acesso terrestre e aquaviário, R\$14,16 bilhões para manutenção e R\$ 2,99 bilhões (depósito em conta) para a ligação seca metropolitana, túnel ZN-ZL e viaduto da Alemoa.

O prazo do contrato, ini-

cialmente estipulado em 35 anos, está sendo revisto e deverá ser ampliado no intuito de estabelecer uma garantia de retorno dos investimentos ao gestor privado.

Segundo Nery, “o contrato estabelece serviços e indicadores de desempenho ambiental, de conformidade regulatória, de manutenção do calado máximo, de profundidade mínima estabelecida de 15, 16 e 17 metros ao longo da vida útil do contrato”.

O diretor da Antaq disse ainda que em relação aos investimentos obrigatórios, “uma vez não cumpridos, vão incidir em descontos na tarifa teto média”. Entre os investimentos obrigatórios estão o aprofundamento do canal de acesso, os investimentos na infraestrutura terrestre e a revitalização do canal do Valongo.

Nery explicou que o contrato de concessão estabelecerá valores de tarifa teto média abaixo das que são cobradas atualmente pela Santos Port Authority (SPA). “No contrato de concessão já se

“

É FUNDAMENTAL ATENDER TODOS AQUELES QUE OPERAM NO PORTO E PROVER INFRAESTRUTURA DE QUALIDADE PARA OS ANOS VINDOUROS PORQUE NÓS SEREMOS DESAFIADOS COM O CRESCIMENTO DE EMBARCAÇÕES, COM A ENTRADA DO BRASIL PARA A OCDE ORGANIZAÇÃO PARA A COOPERAÇÃO E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO)”

MARIO POVIA
Secretário nacional de Portos

prevê descontos em relação ao que atualmente a SPA vem cobrando, justamente já tentando capturar esses ganhos de eficiência que o concessionário vai ter. Mas esperamos que ele, por iniciativa própria, possa reduzir mais essas tarifas portuárias, com o objetivo de trazer mais cargas. Como uma salvaguarda, o contrato já estabelece uma tarifa teto média, que irá capturar uma parte desses ganhos de eficiência”, explicou Nery.

Sobre o prazo para ajuste das tarifas portuárias, o diretor da Antaq explicou que o futuro concessionário privado terá um prazo de seis meses para fazer a transição de valores. “O contrato prevê três meses de transição, prorrogáveis por mais três meses. No máximo, depois de seis meses, passará a vigorar a nova tarifa teto média”, explicou.

Crescimento do porto

Para o secretário Mario Povia, a privatização da Autoridade Portuária (estatal) é fundamental para o crescimento do

porto. “Sabemos que temos que melhorar a relação portocidade, precisamos tratar melhor a carga, os armadores e prover o porto de melhores condições de infraestrutura. Infelizmente, o modelo de governança, legal e institucional, de uma Autoridade Portuária é totalmente travado”, afirmou, citando como exemplo o processo de contratação da dragagem. “A necessidade que nós temos de receber navios de 400 metros. E se nós não prepararmos o Porto de Santos para isso, há uma grande chance de ficarmos para trás. Quando Santos fica para trás, o Brasil inteiro fica para trás”, declarou.

Povia enfatizou o compromisso do Governo Federal em manter as garantias aos atores que serão diretamente impactados com a concessão à iniciativa privada. “O que nós temos a oferecer é ambiente de negócios, segurança jurídica e estabilidade regulatória”, destacou Povia sobre o modelo desenvolvido pelo governo, por meio do Ministério da Infraestrutura.

CONHEÇA OS BENEFÍCIOS DE SER UM ASSOCIADO

A Associação Comercial de Santos participa de relevantes entidades vinculadas aos municípios de Santos e região. É estruturada em Câmaras Setoriais, que reúnem empresas e entidades por atividade econômica de maior grandeza. E, é protagonista nas principais ações voltadas ao desenvolvimento social e econômico da região e do País.

- CURSO DE CLASSIFICAÇÃO E DEGUSTAÇÃO DE CAFÉ
- CERTIFICADO DE ORIGEM DIC. ALADI, COMUM E MERCOSUL
- CONTÊÚDOS EM VÍDEO ON DEMAND VOLTADOS AO EMPREENDEDORISMO
- CURSOS ESPECIAIS PARA O MERCADO DE TRABALHO
- SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE CAFÉ DE SANTOS
- DESCONTOS EM INSTITUIÇÕES DE ENSINO
- CERTIFICADO DIGITAL

Rua XV de Novembro, 137 – Centro Histórico
CEP 11010-151 Santos – SP
Tel. +55 (13) 3212.8200

Siga nas redes sociais www.acs.org.br

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SANTOS
desde 1870

ALEMOA 60 ANOS. APRIMORAR O PASSADO, PARA PERPETUAR NO FUTURO.

Ainda no século 19, emigrou da Vila da Lousã Portugal rumo ao Brasil, desembarcando no porto de Santos, o jovem João Antunes dos Santos. Vislumbrou nos novos horizontes de Santos seu futuro e, focado no trabalho, iniciou e consolidou seu percurso incansável pelo setor de bens imóveis e pecuário. Seu legado originou a fundação do grupo Alemoa em 1962, que trabalha no desenvolvimento de pátios retro-portuários e outros setores imobiliários. **Completados 60 anos, a Alemoa orgulha-se da sua história e projeta seu futuro.**

ESPECIAL

SANTOS EXPORT

GESTÃO

Antaq analisa participação ilimitada de operadores em conjunto no controle da SPA

Essa é uma das pendências para a conclusão do modelo de desestatização do Porto de Santos que será encaminhado ao TCU

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

Uma nova proposta de participação de operadores e arrendatários no controle societário da Santos Port Authority (SPA) está sendo analisada na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Este é um dos ajustes pendentes para a conclusão do modelo de privatização do Porto de Santos que será encaminhado ao Tribunal de Contas da União (TCU) até o final deste mês.

Durante o painel sobre desestatização do Santos Export, o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia, disse que a nova pro-



Gabriel Imakawa

O secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia, disse que a nova proposta estabelece participação de 5% para individual e ilimitada na coletiva

arrendatários. A proposta foi rejeitada por empresas do setor, que, então, encaminharam o pleito por aumento da participação.

O diretor-presidente da DPW Santos, Fabio Siccherino, manifestou receio quanto a fundos de investimentos assumirem o controle majoritário do Porto de Santos. A preocupação dele é quanto aos valores de tarifas portuárias e à estabilidade regulatória.

“Quem é operador conhece o porto, sabe a necessidade do País, está acostumado a investimento e pensamento de longo prazo. Quem garante que

esse fundo de investimentos vai ter esse pensamento de longo prazo e não vai tomar decisão exclusivamente financeira para aumentar o valor-eixo e antecipar o retorno sobre o capital investido? Então, só 40% de participação dos operadores no consórcio e 60% na mão de investidores financeiros, eu acho um risco brutal”, declarou o executivo.

“A participação de 5% no limite individual e de 100% no coletivo pode ser uma modelagem, mas depende da governança, de como isso será constituído. É uma questão de ouvir a comunidade, os apelos na relação porto-cidade”, comentou o presidente do Sopesp (Sindicato dos Operadores do Estado de São Paulo), Regis Prunzel.

posta estabelece participação de 5% para individual e ilimitada na coletiva.

“Originalmente era 15%-40%”, disse ele. Ou seja, 15% para individual e 40% para o conjunto de empresas. Povia se mostra favorável ao pleito das companhias que operam no complexo santista. “Eu me sen-

tiria bastante confortável se o controle societário fosse composto por empresas do cluster. Eu gosto do modelo dos 5% sem a limitação dos 40% e sou simpático à ideia”, declarou.

O texto original atribuía 60% do controle acionário para fundos de investimentos e 40% para operadores e terminais

ATP
Associação de Terminais Portuários Privados

A COMPETITIVIDADE DO BRASIL PASSA POR AQUI!

TUP é ATP
ATP é TUP

www.portosprivados.org.br

LegiPort
Legislação do Setor Portuário

DATaPort
BANCO DE DADOS DO SETOR PORTUARIO PRIVADO

CENTRONAVE,
trabalhando há 115 anos para o desenvolvimento da navegação nacional e do comércio exterior brasileiro.

CentroNave | CENTRO NACIONAL DE NAVEGAÇÃO TRANSATLÂNTICA



LINHA DO TEMPO DO PROCESSO DE DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

21/8/2019

A Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), a Autoridade Portuária de Santos, é qualificada pelo Governo Federal para ser desestatizada por meio do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). Outras 32 iniciativas, entre elas duas áreas no Porto de Santos (SP) – o STS 14 e o STS 14A (na época, ocupada pela Libra Terminais), são incluídas no programa.

4/5/2020

Publicado no Diário Oficial da União o extrato do contrato firmado entre o Ministério da Infraestrutura e o Banco Nacional de Desenvolvimento

Econômico Social (BNDES) para a realização de estudos de novos modelos de gestão e exploração do Porto de Santos e do Porto de São Sebastião (SP).

Agosto/2020

BNDES conclui seleção de consórcio de consultores que atuarão no assessoramento técnico do projeto.

Setembro/2020

Ministério da Infraestrutura inicia os estudos para a desestatização do Porto de Santos.

10/2/2022

Agência Nacional de

Transportes Aquaviários (Antaq) promove a Audiência Pública nº 01/2022 que trata da desestatização e concessão do Porto de Santos. Na ocasião, o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, apresentou a primeira proposta contemplando modelagem, investimentos e regras de negócio.

14/3/2022

Antaq promove segunda audiência e consulta pública sobre a privatização e concessão do Porto de Santos.

1º/4/2022

Publicado no Diário Oficial da

União decreto que qualifica os estudos para desenvolvimento do túnel imerso do Porto de Santos no âmbito do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). A implantação e exploração da ligação seca entre os municípios de Santos e Guarujá (SP) faz parte do projeto da desestatização do porto.

28/7/2022

Diário Oficial da União publica decreto presidencial que qualifica no PPI e inclui no Programa Nacional de Desestatização (PND) a Autoridade Portuária de Santos S.A. e os serviços públicos portuários a ela

relacionados “para fins de desestatização”. O ato, assinado pelo presidente Jair Bolsonaro, acata recomendação do Conselho do PPI.

Agosto/2022

Previsão do Ministério da Infraestrutura para a entrega da modelagem de desestatização do Porto de Santos ao Tribunal de Contas da União (TCU).

Dezembro/2022

Final do prazo estipulado pelo Ministério da Infraestrutura para lançar o edital de leilão para a concessão da Autoridade Portuária de Santos à iniciativa privada.

O TRANSPORTE MOVE O BRASIL

E A INTEGRAÇÃO MULTIMODAL LEVA O PAÍS PARA FRENTE.

Diferentes meios de transporte desenvolvem um papel muito importante no transporte de pessoas e cargas todos os dias.

E é essa integração a garantia de um movimento em harmonia.

Cadastre-se e receba informações atualizadas sobre o setor que move o Brasil.



OTRANSPORTEMOVEBRASIL.CNT.ORG.BR

DP WORLD

Somos um dos maiores e mais modernos terminais privados multipropósitos do país e prezamos por oferecer soluções integradas, inovadoras e sustentáveis, sempre conectadas com o futuro.

SOLUÇÕES LOGÍSTICAS INTEGRADAS

dpworld.com

ESPECIAL

SANTOS EXPORT

DEBATE



Sepúlveda sugere que CAP tenha poder de decisão sobre PDZ

Para o diretor-presidente da Santos Brasil, dar autonomia ao conselho é uma forma de garantir incentivos previstos no contrato de concessão

Gabriel Imakawa

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br



Na opinião de Sepúlveda, o CAP deveria de um órgão consultivo para deliberativo nas questões envolvendo o PDZ

cargas?”, questionou.

Sepúlveda sugeriu que o novo contrato atribua poder de decisão ao Conselho da Autoridade Portuária (CAP), que é um órgão consultivo da administração do porto, sobre questões referentes ao Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ). “Gostaria que constasse no edital que o CAP tivesse poder de veto, indicação ou alguma instância de decisão. Isso daria estabilidade ao longo dos 70 anos do contrato”.

Em resposta, o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Mario Povia, discordou em parte da visão de Sepúlveda e argumentou que a atuação do CAP vai além das deliberações. “O CAP tem uma série de atribuições, inclusive

opinando sobre tarifas e sobre o PDZ. É fundamental que se tenha um ambiente saudável de discussão no CAP, mas eu não vejo dificuldade de se trabalhar no modelo que está hoje”, comentou.

O diretor geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, complementou as explicações de Povia. “Qual é a dinâmica? O concessionário vai ter 18 meses para apresentar o PDZ ao poder concedente, só que previamente ao envio do PDZ, terá que fazer uma consulta ao usuário e ao CAP. O poder concedente poderá aprovar (o PDZ) com base nessa manifestação. Não vai ter poder de veto (o CAP), mas o edital já está endereçando dessa forma”.

O diretor-presidente da Santos Brasil, Antonio Carlos Sepúlveda, defende que o Conselho de Autoridade Portuária (CAP) passe de um órgão consultivo para deliberativo nas questões envolvendo o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos. Durante a sua participação no painel sobre desestatização no Santos Export, o executivo manifestou que dar autonomia ao CAP é uma forma de garantir os incentivos previstos no contrato de concessão que terá vigência de décadas, ou como ele mesmo citou, até 70 anos.

“O que vai fazer com que o equilíbrio de incentivos seja mantido ao longo de 70 anos de contrato? Que dispositivos terá esse contrato para que se mantenha o equilíbrio entre o resul-

tado de quem está investindo na SPA, o resultado de quem está investindo no Porto de Santos como movimentador de carga e o resultado da atividade fim do porto, que é a movimentação de

O maior projeto logístico da **Eldorado Brasil** Celulose está **em Santos.**

Área: 50 mil metros quadrados
Capacidade: 3 milhões de toneladas de celulose por ano
Investimento: R\$500 milhões

Com o avanço nas obras do Projeto EBlog, no STS 14, a Eldorado Brasil Celulose já gerou mais de 300 novos postos de trabalho.

Deste total, 95% são de pessoas da Baixada Santista, uma determinação da companhia que privilegia a comunidade da região e fortalece a cultura local.

A empresa que atua no Porto de Santos desde 2015, com a Rishis, em 2023 irá inaugurar um novo terminal, mais amplo, tecnológico e eficiente.

Eldorado Brasil Celulose, logística eficiente.



Nós somos multipropósito



ESPECIAL

SANTOS EXPORT

EFICIÊNCIA



Carta defende redução de tarifas portuárias, crescimento sustentável e menos burocracia

Documento foi lido no encerramento do Santos Export e ser entregue a todos os candidatos aos governos da região Sudeste

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Redução de tarifas portuárias com a desestatização do Porto de Santos, incorporar ao modelo de gestão a necessidade de adoção de um crescimento sustentável e inserir o complexo portuário em um ambiente de menor burocracia, com redução do fardo regulatório hoje encarado pelo setor produtivo e pelos operadores.

Esses são alguns dos tópicos debatidos no fórum Santos Export, realizado nos últimos dias 3 e 4, em Guarujá (SP), e destacados na Carta de Compromisso em Ano Eleitoral, que a organização do evento entre-

gará a todos os candidatos aos governos da região Sudeste.

A carta foi apresentada na solenidade de encerramento do evento. Confira a íntegra:

>> “Garantia de respeito aos contratos vigentes independente da concessionária que venha a assumir a gestão do Porto de Santos;

>> Cobrar a adoção de medidas que venham a evitar eventuais abusos econômicos e monopólio;

>> Adotar um formato adequado para as cotas de participação dos operadores portuário em futuro consórcio ou condomínio que venha a assumir o Porto de Santos, afinal são

agentes privados que de fato operam e entendem do negócio portuário;

>> Estabelecer modelo de desestatização que garanta redução de tarifas e consequente aumento de competitividade das operações no complexo portuário santista;

>> Resgatar a força do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) com efetivas condições de atuar de forma estratégica nos processos decisórios e em um panorama em que não seja meramente informado dessas decisões;

>> Incorporar ao modelo de gestão a necessidade de adoção de um crescimento susten-

tável e de uma relação saudável entre Porto e as cidades;

>> Progressos na adequação de mão de obra, igualando condições de terminais arrendados e TUPs, modificando a composição de fainas e ternos por meio do diálogo com as categorias envolvidas de modo a aumentar a eficiência do trabalho;

>> Melhores condições de trabalho e maior agilidade nos processos dos órgãos intervenientes;

>> Aumentar a participação do modal ferroviário no embarque e desembarque de cargas, ajustando com lógica e inteligência a rede logística e, por consequência, desafogando a

ligação rodoviária do Planalto com o Porto;

>> Garantir o atendimento com eficiência e produtividade dos navios de 366 metros que escalam o porto santista e já aprofundar estudos sobre a possibilidade de recebimento de navios de 400 metros de comprimento;

>> Agilizar renovações contratuais de concessões viárias de forma a garantir continuidade na prestação de serviços e aumentar os investimentos essenciais para a malha terrestre;

>> inserir o Porto de Santos em um ambiente de menor burocracia, com redução do fardo regulatório hoje encarado pelo setor produtivo e pelos operadores”.

O Brasil navega no Rumo Certo



Fundada por Agentes Marítimos em 1989, a FENAMAR nasceu ciente da necessidade de a categoria pertencer a um Sistema Associativo que ficou completo quando se tornou afiliada à Confederação Nacional do Transporte (CNT) em 1992. O Agente Marítimo é o protagonista em todas as escalas de navios. Responsável para obter as anuências para atracação, movimentação de cargas e partidas, sendo um elo imprescindível na logística portuária. A força da FENAMAR vem da pujança de seus Sindicatos afiliados que atuam na defesa de centenas de empresas de Agentes Marítimos localizados em toda a costa brasileira. No cenário internacional, a FENAMAR é afiliada a FONASBA e a CIANAM, contribuindo e trazendo ao Brasil os exemplos das melhores práticas operacionais e comerciais. Atenta às necessidades da categoria, a FENAMAR não mede esforços para levar a voz do agenciamento marítimo em todos os fóruns de debate sobre Portos e Logística Portuária. FENAMAR, tudo para que o Brasil navegue no rumo certo.



Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima

www.fenamar.com.br



FENOP

A serviço da permanente modernização portuária brasileira.



Com atenção especial para a gestão e capacitação do trabalho portuário.



FENOP
Federação Nacional das Operações Portuárias

ESPECIAL

SANTOS EXPORT

LOGÍSTICA

Planejamento portuário do futuro deve ser integrado, diz presidente da Autoridade Portuária de Santos

Para Fernando Biral, é preciso o envolvimento de prefeituras e concessionárias nos projetos que abrangem o Porto de Santos

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Planejar novos acessos e expansões portuárias demandará cada vez mais o envolvimento integrado de autoridades portuárias, prefeituras e concessionárias rodoviárias e ferroviárias. É o que declarou Fernando Biral, presidente da Santos Port Authority (SPA), em sua participação no painel “Os acessos ao Porto de Santos e seus impactos para o crescimento dos próximos anos”, no último dia 4, durante o Santos Export, no Sofitel Guarujá Jequitimar, em Guarujá (SP).

Biral disse que esta inte-

A INTEGRAÇÃO ENTRE ÓRGÃOS É UMA TENDÊNCIA MUNDIAL, SEGUNDO FERNANDO BIRAL, QUE CITOU COMO EXEMPLOS OS PORTOS DE VALÊNCIA, NA ESPANHA, E DE ROTERDÃ, NA HOLANDA, COMPLEXOS QUE REALIZAM PLANOS DE EXPANSÃO NESTES MOLDES

gração entre órgãos é uma tendência mundial e citou como exemplos os portos de Valência, na Espanha, e Roterdã, na Holanda, complexos parceiros do Porto de Santos que realizam planos de expansão nestes moldes.

“O planejamento que nós fizemos em Santos era atuante dentro da nossa poligonal. Agora, precisamos partir para um planejamento além da poligonal e isso envolve as concessionárias rodoviárias, ferroviárias e as prefeituras da região. O projeto do porto do futuro terá de ser integrado, será necessário cada vez mais

“Os acessos ao Porto de Santos e seus impactos para o crescimento dos próximos anos” foi um dos painéis realizados pelo Santos Export

Gabriel Imakawa



JUSTIÇA SEJA FEITA, TRADIÇÃO NÃO SE CONQUISTA DE UMA HORA PARA OUTRA



A busca de uma assessoria jurídica de confiança já é a primeira decisão favorável em questões de negócios mediados na justiça. A experiência aliada à tradição do escritório Gallotti e Advogados Associados, são sinônimos de renome na área do Direito da Infraestrutura de Transportes, onde atua há mais de 23 anos. Essa experiência se estende também às demais áreas do direito.

CAMPO DE ATUAÇÃO

Portuário / Regulação / Transporte Multimodal / Tributário e Aduaneiro / Ambiental / Civil / Trabalhista

Principais Órgãos de Atuação

Ministério da Infraestrutura - MINFRA • Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários - SNPTA • Autoridades Portuárias • Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ • Secretaria do Patrimônio da União - SPU • Tribunal de Contas da União - TCU • Tribunal de Justiça - TJ • Justiça Federal - JF • Tribunal Regional Federal - TRF • Superior Tribunal de Justiça - STJ • Supremo Tribunal Federal - STF • Capitâncias dos Portos (Marinha do Brasil) • Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis - IBAMA • Tribunal Marítimo - TM • Receita Federal do Brasil - RFB • Agência Nacional de Vigilância Sanitária - ANVISA.

VENHA SER PARCEIRO DE QUEM ESCREVE A HISTÓRIA DO DIREITO

analise.com

análise
ESCRITÓRIO
ADVOGACIA
2020
MÁS
ADMERADO



Nas redes, busque por
Gallotti Advogados

www.gallotti.adv.br
advogados@gallotti.adv.br
Tel.: 61 3013 9050
OAB/DF Nº 0435/97



GALLOTTI
Advogados Associados

O Futuro demanda portos mais verdes

A certificação Green Port® alinha o setor portuário às melhores práticas de sustentabilidade ambiental, governança, inclusão e bem-estar social. Além de contribuir com a preservação do planeta para as futuras gerações, os empreendimentos certificados estarão credenciados para captação de investimentos na modalidade de crédito verde (Green Bonds).

Contato
bowline@bowline.com.br

GreenPort®
CERTIFICAÇÃO AMBIENTAL

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 12

trabalhar em conjunto”, declarou o presidente da estatal.

Biral também ressaltou a urgente necessidade de uma “terceira descida” que ligue o planalto ao complexo portuário. Neste sentido, Rui Klein, diretor de Concessões Rodoviárias da Ecorodovias, concessionária que administra o sistema Anchieta-Imigrantes, presente no debate, destacou que o Governo de São Paulo lançou iniciativas como a Linha Verde, que a princípio conectará o Rodoanel Mário Covas à margem esquerda do complexo portuário, na rodovia Cônego Domênico Rangoni, em Guarujá. O projeto ainda está em fase de estudos.

A Ecorodovias também estaria estudando a possibilidade de construção de uma terceira pista na rodovia dos Imigrantes para trânsito exclusivo de caminhões, mas o projeto ainda não é concreto.

FERROVIA

A expectativa do lançamento do edital da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips) pela SPA

ainda em agosto também foi destaque no debate do terceiro painel do dia. O modelo de desestatização da ferrovia foi aprovado pelo Tribunal de Contas (TCU) no mês passado e era algo bastante esperado pelo setor pelos novos investimentos previstos, na ordem de R\$ 891 milhões, e pelo aumento da capacidade ferroviária do complexo, que passará de 50 milhões de toneladas para 115 milhões nos próximos cinco a 10 anos.

Em 2021, a Fips transportou 47,3 milhões de toneladas, número que deixou o porto bem próximo de um gargalo de capacidade. Isso só não ocorreu devido à quebra de safra de milho registrada no ano passado.

Enquanto o novo modelo de gestão não assume, a administração da Fips é feita pela Portofer, empresa controlada pela Rumo, com contrato que venceria em 2025.

Com a nova proposta aprovada pelo TCU, o contrato deve ser encerrado antecipadamente para dar lugar à

concessão com modelo associativo. Nele, todos os operadores de ferrovias que acessam o porto (MRS, Rumo e VLI) poderão participar e farão uma gestão compartilhada.

Nesses moldes, os investimentos serão divididos entre

as companhias, com base no histórico de movimentação das ferrovias e na projeção dos próximos anos. Isso permite que os aportes sejam proporcionais aos benefícios obtidos a partir das obras. O custeio também será calculado com base

nos volumes de carga. Segundo Biral, o novo contrato deve ser assinado ainda em 2022.

A estimativa é de que até 2040, 40% do que é movimentado no Porto de Santos passe pelas ferrovias. Em 2020, esse índice foi de 33%.

TERCEIRA DESCIDA

Com projeções que indicam que até 2040 o Porto de Santos estará movimentando 240 milhões de toneladas, mesmo com o crescimento do transporte realizado por trens, a necessidade de um novo acesso rodoviário se faz urgente. Mesmo assim, ainda não há nada de concreto que sinalize, de fato, um novo acesso rodoviário saindo do papel.

O que existe até o momento é a iniciativa do Governo de São Paulo em relação à Linha Verde. Em julho do ano passado o Executivo estadual escolheu, por meio de Manifestação de Interesse Público, dois projetos que podem ser viáveis para a construção da nova rodovia e que se encontram em fase de aprofundamento dos estudos.

Segundo a Secretaria de Logística e Transporte de São Paulo, o novo corredor multimodal no eixo Planalto/Baixada é uma alternativa inteligente, sustentável e moderna para o escoamento de toda a produção nacional.

Ainda de acordo com a pasta, existe a possibilidade de se criar um novo acesso ao litoral paulista, com o objetivo de melhorar o fluxo do Sistema Anchieta-Imigrantes e permitir viagens mais rápidas e seguras.

Outros benefícios, como redução no tempo de abastecimento dos caminhões, redução no custo de frete e possibilidade de conexão com ferrovias que abastecem o Estado são esperados, caso os projetos saiam do papel.

KINCAID
MENDES VIANNA
ADVOGADOS

90 ANOS

○ **desafio** de ontem leva ao **resultado** de hoje.

○ **resultado** de hoje leva ao **desafio** de amanhã.

KINCAID | MENDES VIANNA ADVOGADOS
Comprometidos com os seus desafios.

RIO DE JANEIRO | SÃO PAULO | BRASÍLIA | VITÓRIA

HÁ 95 ANOS NÓS DIMINUÍMOS DISTÂNCIAS E AMPLIAMOS CONQUISTAS PARA CENTENAS DE EMPRESAS.

- TERMINAL ALFANDEGADO
- CENTRO DE DISTRIBUIÇÃO E ARMAZÉNS GERAIS
- TRANSPORTE RODOVIÁRIO
- EQUIPE ESPECIALIZADA
- DESPACHO ADUANEIRO
- TECNOLOGIA E CUIDADO

Marimex, desde 1927 desenvolvendo experiências, inovação e crescimento.

MARIMEX
INTELIGÊNCIA PORTUÁRIA EM LOGÍSTICA INTEGRADA

ESPECIAL

SANTOS EXPORT

EXPANSÃO

Desestatização poderá acelerar projetos da nova poligonal do Porto de Santos

Para presidente da SPA, administração privada deve trazer celeridade aos processos que incluem instalação e operação de novas empresas

Gabriel Imakawa

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

Se a desestatização do Porto de Santos (SP) de fato acontecer, poderá acelerar a exploração da nova poligonal, que disponibilizou mais 8 km² de área greenfield ao complexo, pronta para receber novos empreendimentos. A ideia é que, com uma administração privada, haja mais celeridade nos processos que incluem a instalação e a efetiva operação de novos terminais portuários e, com isso, um salto operacional “que ainda não é possível dimensionar, mas certamente será muito grande”.

As palavras são do presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral, ditas durante o painel “O futuro do Porto de Santos”, apresentado no Santos Export no último dia 4, no Sofitel Guarujá Jequitimar, em Guarujá (SP).

Biral destacou que a nova poligonal, aprovada pelo Ministério da Infraestrutura em janeiro deste ano, abre um leque de possibilidades que até então não eram cogitadas. Por exemplo, a exploração dessa área por empresas de geração de energia renovável ou para a criação de atividades portuárias e industriais num mesmo espaço, gerando mais empregos e acelerando o desenvolvimento econômico.

“A nova poligonal duplicou



O presidente da SPA, Fernando Biral, debateu o futuro do complexo portuário com dirigentes das associações empresariais

a área do Porto de Santos e se a desestatização acontecer, acredito que o efeito maior será percebido na exploração de

uma área, que é quase do mesmo tamanho do porto, por um ente privado. Veremos projetos de infraestrutura sendo feitos

de uma forma muito mais rápida do que os que foram feitos até hoje. Teremos soluções muito mais inovadoras e assis-

TECNOLOGIA & INOVAÇÃO

Conte com a empresa referência em tecnologia para o mercado logístico. Conheça nossas soluções.

WWW.MODALGR.COM.BR

GRANEL QUÍMICA

Uma empresa associada ao Grupo Odjell

Fundado em 1914, o Grupo Odjell é líder no mercado global de transporte marítimo e armazenagem de produtos químicos e outros líquidos.

A Odjell opera uma frota global de cerca de 90 navios, incluindo 6 sob gerenciamento da Flumar na América do Sul.

Possuímos uma rede de 12 terminais na América do Sul

Estamos presentes na Argentina, Chile, Peru, e no Brasil possuímos mais de 305 mil metros cúbicos de capacidade instalada. Nossos terminais estão localizados em São Luís (MA), Teresina (PI), Palmas (TO), Santos (SP), Rio Grande (RS) e Ladário (MS).

UMA MARCA DE SUCESSO QUE CRESCE COM OS SEUS CLIENTES.

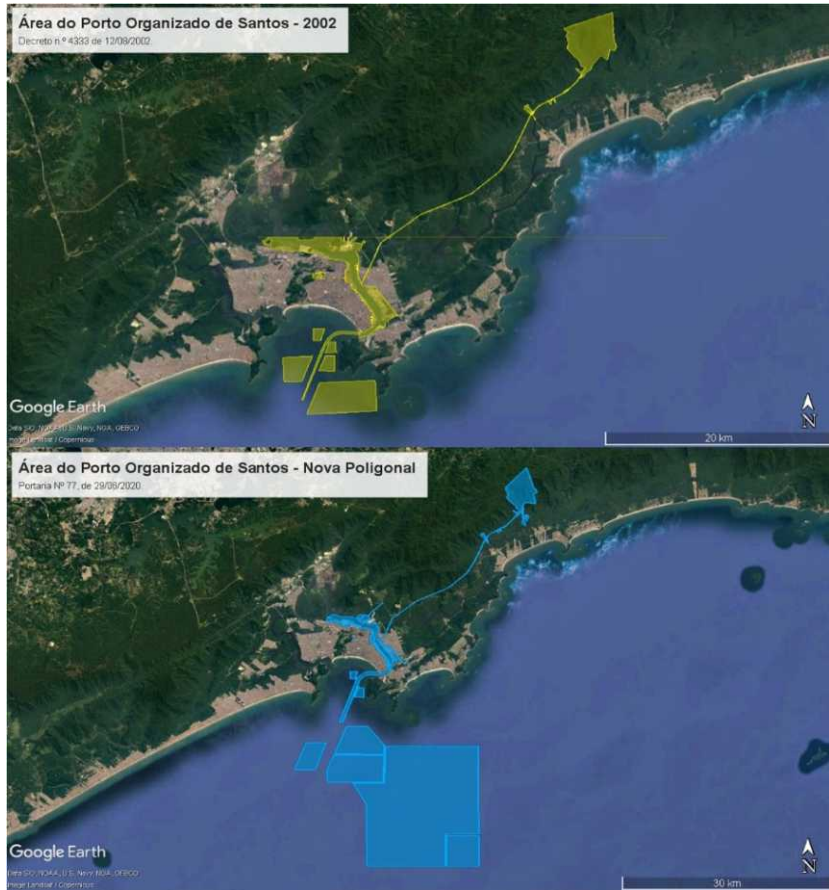
Grupo Odjell
+ 55 11 3549 5800
www.odjellterminals.com.br
www.odjell.com

CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 14

tiremos a um ciclo de crescimento inédito para a região", disse o presidente da estatal.

Porém, segundo Biral, tudo isso só deve se consolidar daqui a uns 15 anos, com a possível concretização do Porto de Santos como um hub port e até

A poligonal do Porto de Santos vem sendo ampliada, como é possível ver nos gráficos de 2002 (acima) e 2020 (abaixo)



mesmo como um dos maiores complexos do mundo, comparando-se ao Porto de Roterdã, na Holanda. "Essa é uma das maiores expectativas para o porto do futuro. Abrir o maior complexo da América Latina para a iniciativa privada vai estimular o empreendedorismo e a inovação".

NOVAPOLIGONAL

O Ministério da Infraestrutura publicou, em 19 de janeiro deste ano, a Portaria nº 66, que alterou os limites do Porto Organizado de Santos. A definição da nova poligonal atualizou o traçado em vigor desde 2020 e praticamente duplicou a área seca operacional sob administração da SPA, que saiu de 8 km² para 15,5 km².

A expansão incorpora áreas greenfield para desenvolvimento de novos empreendimentos e agrega valor à desestatização, programada para ocorrer até o fim de 2022, ao acrescentar um novo fator de crescimento significativo para os próximos 40 anos. A definição da ocupação das áreas será feita por meio do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ).

A nova fronteira de expansão do porto começa na parte continental de Santos, em direção ao fundo do canal de navegação, composta principalmente pela Ilha de Bagres e pelo Largo do Caneu que, juntos, respondem por aproximadamente 6 km² dos novos 8 km².

Além da área seca, a poligonal do Porto de Santos inclui áreas marítimas de fundeio, o canal de navegação e suas bacias de evolução (no estuário) e a Usina Hidrelétrica de Itatinga.

Espalha-se por cinco municípios: Santos, Guarujá, Cubatão, Bertioga e Biritiba-Mirim (área de preservação ambiental da Serra do Mar, anexa à Usina de Itatinga).

TRANSFORMAÇÃO DIGITAL

Durante o painel, Fernando Biral falou também sobre a importância de incorporar inovações tecnológicas aos sistemas da Autoridade Portuária. Segundo ele, a gestão atual conseguiu digitalizar serviços e sistemas, entre eles a implantação do monitoramento online e 24 horas de navios.

Para isso, a estatal tem feito parcerias com startups, entre elas a Navalport e a Logshare, do sistema Cubo Itau, maior centro de empreendedorismo da América Latina. Os dois acordos de cooperação técnica foram assinados em maio deste ano e as soluções a serem propostas são a otimização do processo de programação e gestão dos berços de atracação e melhorias no processo de compartilhamento de

carga.

"É um acordo de cooperação num esforço mútuo para achar soluções, sem relação comercial, mas nada impede que ela aconteça no futuro", explicou Biral.

Em seis meses, a Navalport poderá sugerir alternativas que visem otimizar a programação de atracação dos navios, utilizando informações dispostas pelos sistemas operacionais dos terminais portuários e da própria SPA.

Já a Logshare ficou responsável por implementar uma plataforma para carga combinada, ou seja, uma solução que permita aos veículos que chegam ao Porto de Santos retornarem aos seus destinos já com nova carga, o chamado frete de retorno.



OGMO SANTOS, 27 anos

Contribuindo com o crescimento do porto e o desenvolvimento do País. Somos o elo entre operadores e trabalhadores do Porto de Santos.

+ de **40** operadores portuários

+ de **5.8 mil** trabalhadores portuários avulsos

+ de **500 mil** oportunidades de trabalho por ano

Somos o **OGMO Santos**
Somos o **elo do Porto**



www.ogmo-santos.com.br

Piacentini do Brasil, há 10 anos construindo desafios

10 anos
Piacentini
DO BRASIL

ESPECIAL

SANTOS EXPORT

CONSOLIDAÇÃO

Em 20 edições, de Santos para o mundo

Santos Export amplia seu alcance e impulsiona versões internacionais

Da Redação
redacao@portalbenews.com.br

Em 2003, nasceu um projeto buscando reunir as principais autoridades e as lideranças empresariais do Porto de Santos, o principal do Brasil, para debater seu desenvolvimento, problemas e possíveis soluções. Surgiu assim o Santos Export - Fórum Regional de Logística e Infraestrutura Portuária. Dezenove anos depois, em sua 20ª edição, o evento se multiplicou. Agora há a versão nacional, o Brasil Export. Também são realizadas as regionais, o Norte Export, o Nordeste Export, o Centro-Oeste Export, o Sudeste Export e o Sul Export; e a temática, com o Think Tank. E neste ano, pela primeira vez, uma internacional, a Portugal Export. E em 2023, o Mercosul Export.

O fato de o Santos Export celebrar sua 20ª edição foi destacado durante a realização do fórum nos dias 3 e 4 deste mês, em Guarujá (SP). Na solenidade de abertura, abrindo a cerimônia, o CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, citou a marca histórica e lembrou o surgimento do evento.

“Sonhar um projeto, executá-lo e sobreviver crescentemente por quase 20 anos é um grande desafio num país onde as dificuldades são imensas. Em 2003, acompanhando a realidade do Porto de Santos, idealizamos um fórum que permitisse a discussão e a busca de soluções para o maior complexo da América Latina”, afirmou Julião.

O CEO comentou sobre o desenvolvimento da ideia com seu sócio, o empresário do setor de Turismo Vitor de Souza, e o jornalista Luiz Dias Guimarães, seu tio. Também falou so-

bre o apoio recebido por empresários do setor, como os executivos Luiz Antônio Veiga de Mesquita, da Ultrafértil (hoje, VLI), e Virgílio Gonçalves Pina Filho (presidente do T-Grão), ambos já falecidos. Outra participação citada foi a do diretor comercial do Brasil Export, Márcio Delfim, “que nessas 20 edições, sempre esteve a meu lado”.

Desde 2003, a jornada do Santos Export foi evoluindo. Uma das primeiras novidades foi a realização de missões internacionais, complementando os debates do fórum. A primeira das visitas técnicas foi em 2005, com a viagem a Roterdã (Países Baixos) e Le Havre (França). E desde então, a tradição é mantida - foi interrompida apenas em 2020, devido ao auge do surto de Covid-19. Neste ano, o destino são os complexos marítimos espanhóis de Barcelona e Valência

(confira quadro na página seguinte).

O próximo grande salto do Santos Export ocorreu em 2019, quando o fórum assumiu seu perfil nacional e ampliou a temática, incorporando a temática logística. E foi anunciado que, a partir do ano seguinte, haveria um segundo evento, o Brasil Export. E esta não foi a única novidade, pois, junto com a versão nacional, vieram as cinco regionais.

As novidades não pararam. Neste ano, foi realizada a primeira edição do Think Tank, em São Paulo (SP), debatendo as pautas destacadas pelos conselhos temáticos do Brasil Export - o Feminino, o Tech, o ESG e o Internacional.

Os próximos passos do Santos e do Brasil Export tem como destino outros países. Em novembro, haverá o Portugal Export, debatendo as oportunidades associadas ao co-



Gabriel Imakawa

“Sonhar um projeto, executá-lo e sobreviver crescentemente por quase 20 anos é um grande desafio num país onde as dificuldades são imensas”, afirmou Julião

mércio entre o Brasil e o país europeu. E em 2023, será lançado o Mercosul Export, abordando as trocas comerciais entre os países do Sul da América do Sul.

INSTITUTO PRATICAGEM DO BRASIL

A realidade das manobras de navios agora em Brasília

O mais moderno centro de simulações a serviço do desenvolvimento dos portos

PRATICAGEM DO BRASIL
Instituto Praticagem do Brasil

praticagemdobrasil.org.br

PRATICAGEM
SÃO PAULO

Praticagem de São Paulo. Sempre evoluindo com tecnologia e segurança para o porto não parar de crescer

A expertise dos práticos e a alta tecnologia de informações e mapeamento do canal permitem manobras simultâneas e sincronizadas em que um navio possa atracar logo que o outro deixa o berço. Com isso, os berços de atracação ganham maior produtividade

A Praticagem de São Paulo faz sua parte!



CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 16

IMPACTOS E MOMENTOS

Para marcar os 20 anos do Santos Export, personalidades que acompanharam a história do fórum foram questionadas sobre a importância do evento e qual o momento mais marcante em sua história. Confira as respostas:

João Paulo Tavares Papa, ex-prefeito de Santos e ex-presidente da Associação Brasileira de Municípios Portuários

Importância: Nos últimos 20 anos, o Porto de Santos passou por grandes transformações e não tenho dúvidas em afirmar que a maioria delas se deu por influência das discussões e articulações realizadas pelo Santos Export. O movimento se transformou numa das mais importantes plataformas de formulação de políticas públicas para a logística nacional.

Momento: Lembro com especial entusiasmo de quando o Governo Federal criou a Secretaria Especial de Portos, com status de ministério.

Sérgio Aquino, ex-secretário municipal de Assuntos Portuários de Santos, ex-presidente do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) de Santos e presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop)

Importância: O Santos Export, em sua fase inicial, foi instrumento fundamental para a aproximação de todos os envolvidos com o Porto de Santos. Viabilizou a retomada de diálogos entre interlocutores que praticamente não se comunicavam.

Momento: Foi no Santos Export 2022 em que o Governo sinalizou a possibilidade de mudança na limitação de participação das empresas portuárias no consórcio para a concessão da administração do Porto de Santos

José Roberto Campos, consultor portuário e presidente do conselho nacional do Brasil Export

Importância: Criado em 2003, o Santos Export rapidamente alcançou a quase totalidade dos intervenientes nas operações do Porto de Santos, levantando os problemas que dificultavam as operações no maior porto do País.

Momento: Foi em 2019, quando surge o Brasil Export e os e-

ventos se transformam em fóruns permanentes para discutir logística e a infraestrutura de transportes nacionais.

Angelino Caputo, ex-diretor-presidente da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra) e presidente do conselho do Brasil Tech Export.

Importância: O Santos Export é o precursor de todo ecossistema Brasil Export, um modelo de sucesso para promover a discussão dos principais temas e a integração profissional entre os principais atores que atuam no Porto de Santos.

Momento: Foi quando ele emprestou seu modelo de organização para a criação dos fóruns regionais e do próprio fórum nacional, seguido dos fóruns de Tecnologia, ESG, Feminino, Internacional, Portugal Export e agora o Mercosul Export.

MISSÕES INTERNACIONAIS

A partir da terceira edição do Santos Export, em 2005, o fórum passou a contar com missões internacionais, levando empresários e

autoridades brasileiras a visitas técnicas nos principais complexos marítimos do planeta, a fim de conhecer avanços operacionais, novas tecnologias e projetos comerciais.



Divulgação

- 2005 | Holanda e França | Portos de Roterdã e Le Havre
 - 2006 | Estados Unidos | Portos de Long Beach e Houston
 - 2007 | Itália e Espanha | Portos de Gênova e Barcelona
 - 2008 | Canadá e Estados Unidos | Portos de Vancouver e Seattle
 - 2009 | Dinamarca e Alemanha | Portos de Copenhague e Hamburgo
 - 2010 | Estados Unidos e Panamá | Portos de Miami e Panamá
 - 2011 | China | Portos de Shanghai, Shenzhen, Ningbo e Hong Kong
 - 2012 | Inglaterra | Portos de Felixstowe, Tilbury e Southampton
 - 2013 | Emirados Árabes Unidos | Porto de Jebel Ali
 - 2014 | Holanda e Alemanha | Portos de Roterdã e Duisburg
 - 2015 | Estados Unidos | Portos de Los Angeles, Long Beach e Oakland
 - 2016 | Estados Unidos | Portos de Nova Iorque e Nova Jersey
 - 2017 | Bélgica | Porto de Antuérpia
 - 2018 | Espanha e Marrocos | Portos de Algeciras, Gibraltar e Tanger Med
 - 2019 | Singapura | Porto de Singapura
 - 2021 | Dubai | Porto de Jebel Ali e Expo Dubai 2020
 - 2022 | Portugal | Portos de Aveiro, Leixões, Setúbal, Lisboa e Sines
 - 2022 | Espanha | Portos de Barcelona e Valência (foto)
- Obs.: Em 2020, não houve missão internacional devido ao auge da pandemia de Covid-19.

NOSSO COMPROMISSO É COM A EXCELÊNCIA




Somos incansáveis na busca por resultados cada vez mais relevantes, atendendo a padrões internacionais de qualidade no desenvolvimento de atividades portuárias.

📍 SANTOS | +55 13 3227.9944
Rua Guaiaó, 66 - cj. 1702

📍 RIO DE JANEIRO | +55 21 2233.0107
Rua Visconde de Inhauma, 134
relianceport.com.br



Somos os trilhos de desenvolvimento do Brasil



As ferrovias sob concessão da Rumo formam os corredores mais estratégicos do agronegócio nacional, que segue crescendo mesmo diante de novos desafios globais. Por isso, nossos planos de expansão são executados com um futuro cada vez mais promissor no horizonte, gerando desenvolvimento social e econômico por onde nossos trens passam e passarão. Em Mato Grosso, vamos construir a primeira ferrovia estadual do Brasil. A operação na Ferrovia Norte-Sul (Malha Central) seguirá crescendo em Goiás e Minas Gerais. E já investimos muito em melhorias na recepção ferroviária do Porto de Santos (SP). Com esse cenário pela frente, o mercado pode seguir confiando no modal mais sustentável, seguro e competitivo para movimentar cargas por longa distância.

rumo

Somos o Brasil em movimento

rumolog.com

f /rumologistica

in /company/rumologistica

ig @rumologistica



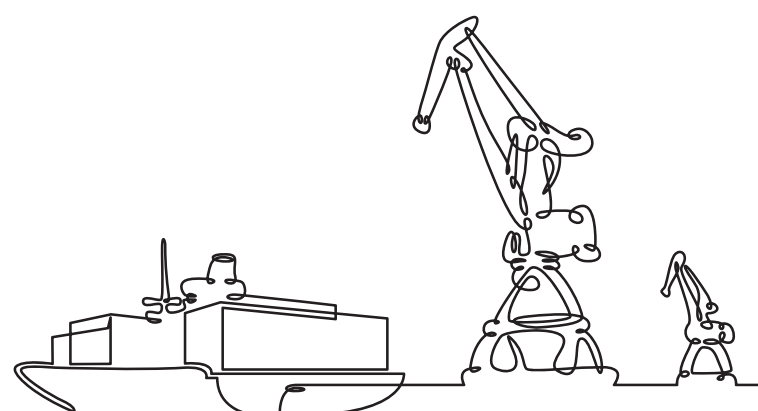
ESPECIAL

SANTOS EXPORT

OPINIÃO

**RICARDO MOLITZAS**

Diretor-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) e presidente do Conselho do Santos Export
opinioao@portalbenews.com.br



Santos Export 2022, importantes discussões

Nos últimos dias 3 e 4 de agosto, foi realizado o Santos Export, evento que compõe o fórum Brasil Export e que ocorreu na presença de um público altamente qualificado, com discussões muito importantes para o futuro do Porto de Santos.

O painel sobre a desestatização do Porto de Santos teve a participação do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), Mario Povia, e do diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, que trouxeram importantes informações sobre possíveis alterações nas regras do processo que estão sendo estudadas, mediante as propostas de ajustes colhidas na fase das audiências públicas oferecidas pelos participantes. Em seguida, houve debates com executivos do setor.

Importante a participação dos representantes do Governo Federal, que têm agido de forma muito transparente durante todo o processo de discussão da desestatização do Porto de Santos, permitindo discussões amplas e em profundidade dos

temas levantados, para podermos ter um modelo final que comporte as principais preocupações do segmento.

No evento, também escutamos e debatemos o posicionamento e as necessidades das cargas - com a participação de executivos representantes da celulose, dos grãos e de cargas embaladas - assim como o que estes clientes do Porto esperam do desenvolvimento da infraestrutura local e de suas operações. Um dos pontos destacados que merecem atenção e uma discussão mais aprofundada é a participação dos intervenientes nas operações de importação e exportação pelo Porto de Santos, considerando que o aumento do volume de movimentação necessitará de maior capacidade de processamento dos processos intervenientes envolvidos na cadeia logística. Das discussões que tivemos durante o Santos Export, a mais sensível e que demanda muita atenção é a relativa aos acessos do Porto, seja o aquaviário, o ferroviário ou o rodoviário - e não somente por conta do crescimento de cargas que se espera para os próximos anos, mas também porque os investimentos

Sammarco,
sinônimo de porto

HÁ 53 ANOS ESPECIALIZADOS EM
 DIREITO MARÍTIMO, PORTUÁRIO
 E REGULATÓRIO



SAMMARCO
 ADVOGADOS

sammarcoadvogados
 SammarcoeAssociadosAdvocacia
 sammarco-law-office
www.site.sammarco.com.br

**SANTOS BRASIL**

*Referência em operações
 portuárias e logísticas*

Há 24 anos, a Santos Brasil opera o maior e mais eficiente terminal de contêineres da América do Sul, o Tecon Santos, e já investiu mais de R\$ 5 bilhões no país.

Atua nacionalmente com unidades estrategicamente localizadas: três terminais de contêineres - SP, SC e PA, um terminal de veículos - SP, três terminais de grãos líquidos - MA, três terminais de carga geral - SC e SP.

Por meio da Santos Brasil Logística, a Companhia oferece soluções completas do porto ao e-commerce a seus mais de 9.400 clientes.

Listada no Novo Mercado da B3, atua com os mais elevados padrões de governança corporativa e faz parte do índice S&P/B3 ESG, além de ser signatária do Pacto Global da ONU desde 2013. Responsabilidade ambiental e social está entre seus valores.



SANTOS BRASIL

Network Brazil
WE SUPPORT

**Great
 Place
 To
 Work**
 Certificada
 Fev/2022 - Fev/2023
 BRASIL



CONTINUAÇÃO DA PÁGINA 18

necessários, especialmente nos modais ferroviário e rodoviário, influem diretamente na relação entre o Porto e as cidade locais. Tais projetos devem, inclusive, resolver as interferências, tal como melhorar a mobilidade de forma geral, possibilitando assim o aumento de capacidade para recebimento de cargas e as condições de mobilidade para os municípios.

No caso do modal ferroviário, já temos aprovada a nova modelagem da Ferrovia Interna do Porto de Santos – FIPS, que precisa agora sair do papel. O projeto considera, em sua implantação, importantes investimentos para a melhoria do modal, bem como um aumento considerável de capacidade de transporte. Já no aquaviário, precisamos avançar bastante no que diz respeito à manutenção dos calados dos berços e do canal de acesso do Porto de Santos. Neste ponto, temos a questão do Cais de Outeirinhos que, após um relevante investimento realizado e entregue em 2014, ainda aguarda as obras de aprofundamento daquele trecho. Além disso, temos uma importante obra prevista a partir da desestatização do Porto de Santos - o aprofundamento do canal para 16 metros, em uma primeira fase, e 17 metros, em uma segunda fase, o que permitirá colocar Santos na rota de navios maiores. Aqui há muito trabalho a ser feito.

Finalmente, o modal rodoviário que, em minha opinião, é o mais preocupante. Sabemos que, com o desenvolvimento do modal ferroviário, a tendência é que se tire um pouco de

pressão do sistema rodoviário, por conta da provável migração das cargas do agronegócio para a ferrovia. Entretanto, uma solução para o modal rodoviário – especificamente, a construção de uma nova ligação entre o planalto e a planície - só acontece em um prazo mínimo de 5 anos, o que nos remete grande preocupação, considerando que hoje estamos restritos ao complexo Anchieta/Imigrantes. É um assunto que precisa de um trabalho que se inicie imediatamente, para não termos, em um futuro muito próximo, o colapso do sistema rodoviário sem uma solução em andamento.

No último painel do Santos Export, em um novo modelo nesse tipo de evento, tivemos um debate com a participação dos diretores da Autoridade Portuária de Santos e de dirigentes de todas as associações empresariais, em que analisamos e discutimos propostas para o futuro do Porto de Santos. Encerrando um dia de muito trabalho, com um qualificado público, recorde de participação presencial e on-line e debates de alta relevância para a nossa região, tivemos ainda a honrosa presença e palestra do ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, que tem feito um excelente trabalho em rol da Infraestrutura nacional.

E assim, encerramos mais um Santos Export - que completou nessa edição 20 anos de sucesso - com uma única certeza: já avançamos em muitas questões, mas ainda temos muito trabalho pela frente.

— IMPORTANTE A PARTICIPAÇÃO DOS REPRESENTANTES DO GOVERNO FEDERAL, QUE TÊM AGIDO DE FORMA MUITO TRANSPARENTE DURANTE TODO O PROCESSO DE DISCUSSÃO DA DESESTATIZAÇÃO DO PORTO DE SANTOS, PERMITINDO DISCUSSÕES AMPLAS E EM PROFUNDIDADE DOS TEMAS LEVANTADOS, PARA PODERMOS TER UM MODELO FINAL QUE COMPORTE AS PRINCIPAIS PREOCUPAÇÕES DO SEGMENTO.

A CASA DO TRANSPORTADOR
desde 1937

SINDISAN
sindisan.com.br

@sindisan.oficial
 @sindisansantos
 Sindisan Litoral Paulista
 Sindisan Litoral Paulista

13 2101.4745

28 ANOS

PROMOVENDO O DESENVOLVIMENTO E A COMPETITIVIDADE DO SETOR PORTUÁRIO

COM EFICIÊNCIA, SEGURANÇA E MÃO DE OBRA DE QUALIDADE. COM FOCO NO DESEMPENHO AMBIENTAL E TECNOLÓGICO, ALÉM DE GERAR EMPREGOS E RENDA PARA A REGIÃO

SOPESP
SINDICATO DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO ESTADO DE SÃO PAULO

s o p e s p . c o m . b r

VITRINE



CÂNDICE LA TERZA
candice@portalbenews.com.br

Para os eventos que fazem a diferença, esta é a sua **Vitrine**.

A COLUNA VITRINE DESTA SEMANA ESTÁ ESPECIAL, ASSIM COMO ESTA EDIÇÃO DO BE NEWS. E TRAZ REGISTROS DE MOMENTOS ESPONTÂNEOS E DESCONTRAÍDOS DURANTE O **SANTOS EXPORT**, QUE ACONTECEU NA SEMANA PASSADA, EM GUARUJÁ, REUNINDO AUTORIDADES, PERSONALIDADES E EXECUTIVOS DO SETOR LOGÍSTICO-PORTUÁRIO.

Antes da abertura oficial do Santos Export, celebrando a nova idade durante almoço no late Clube de Santos, o CEO da DP World Santos, Fabio Siccherino, ao lado do advogado e sócio-fundador do escritório Gallotti e Advogados Associados, Benjamin Gallotti.

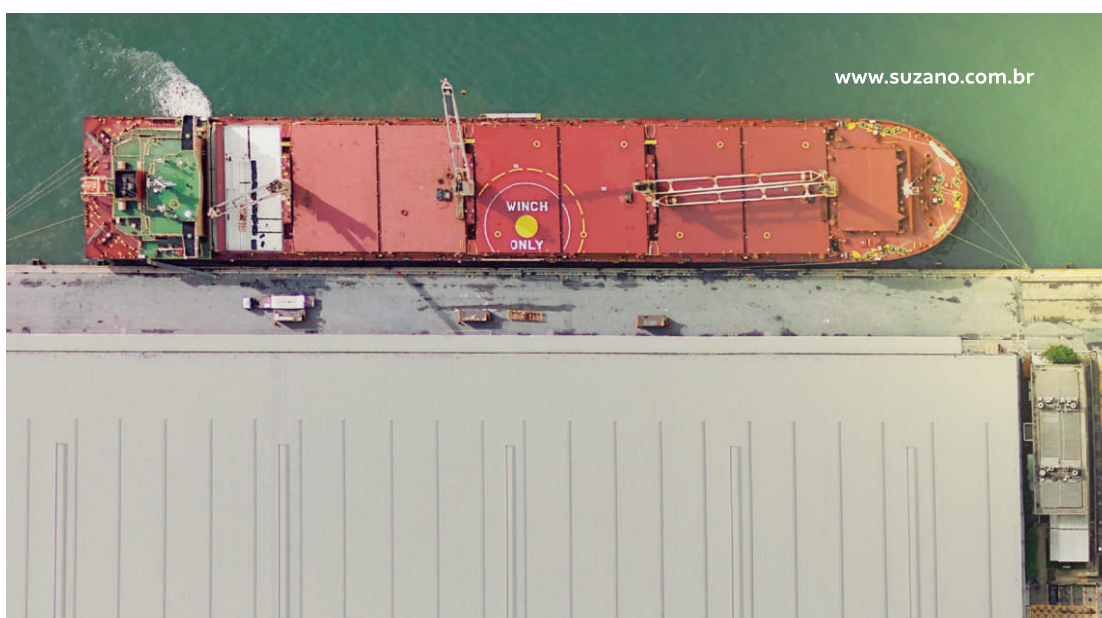
Gabriel Imakawa



Gabriel Imakawa



Registro das importantes e marcantes presenças do presidente do conselho do Nordeste Export, Aluísio Sobreira, da gerente de Comunicação e Relações Institucionais da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Milena de Castro, e do presidente da Abtra, Bayard Umbuzeiro Filho, pouco antes do início do fórum.



www.suzano.com.br

VENHA SER NOSSO(A) PARCEIRO(A)!

Estamos buscando parceiros(as), com cargas compatíveis aos nossos produtos (carga geral não containerizada) para operar no **Terminal 32 do Porto de Santos (SP)**, situado na margem direita. Em nossas instalações portuárias buscamos garantir as melhores práticas de saúde, segurança, gerenciamento de riscos e meio ambiente. Competitividade internacional, máxima eficiência operacional e geração de empregos.

Esta é a nossa logística portuária.

Venha fazer parte! Entre em contato pelo e-mail: suzanoterminal32@suzano.com.br

 **suzano**
nós plantamos o futuro

24 *de tecnologia,
sustentabilidade
e qualidade!*
anos

T-Grão Cargo

O T-Grão é uma referência em armazenagem e transporte de grãos. Uma empresa que cresceu e se integrou às mudanças do Porto de Santos só para garantir que a sua carga tenha sempre o melhor tratamento.

 **T-GRÃO
CARGO**



VITRINE

Gabriel Imakawa



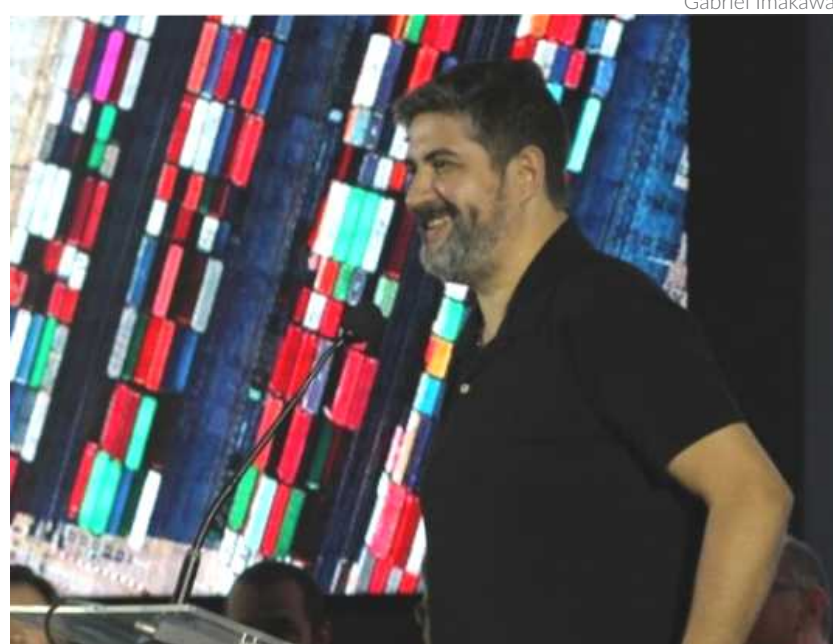
O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Minfra, Mario Povia e o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, durante painel de debates no Santos Export, falando com leveza e alegria sobre os progressos no setor portuário.

Gabriel Imakawa



Um dos momentos de grande emoção durante a abertura do fórum, quando o advogado e sócio-fundador da Sammarco Advogados, Osvaldo Sammarco, relembrou as dificuldades do início de sua carreira e agradeceu pela homenagem pelos 53 anos de empresa, que se tornou referência no mercado marítimo.

Gabriel Imakawa



O CEO do Instituto AmiGU, Marco Riveiros, em momento de celebração, agradecendo a todos pela participação no Hackathon, que aconteceu no Porto de Santos, nos dias 30 e 31 de julho. A premiação foi realizada na abertura do Santos Export.

Temos orgulho em evoluir constantemente no maior porto da América Latina.

Somos especializados no recebimento, armazenagem e embarque de grãos sólidos (soja, milho e farelo de soja) além do açúcar, os terminais, uma joint venture dos grupos Louis Dreyfus Company (LDC) e Cargill Agrícola – TEG e TES; e da Cargill com a Hédera - TEAG, operam 24 horas por dia, 7 dias por semana, gerando mais de 1.500 empregos diretos e indiretos na região.

Nossa meta é garantir a excelência nos nossos serviços de escoamento portuário, tornando-se terminais diferenciados na prestação de serviço e no compromisso com a gestão ambiental e na relação Porto-Cidade.

Saiba mais sobre os planos de investimento do TEG, TEAG e TES acessando o QR-Code acima.



ALCANÇAMOS UM NOVO PROTAGONISMO E PIONEIRISMO NO PORTO DE SANTOS.

RECEBEMOS O SELO CO2 NEUTRO, RECONHECIDO INTERNACIONALMENTE.

NA TRANSBRASA, O FUTURO JÁ É PRESENTE

www.transbrasa.com.br

VITRINE



O diretor de Concessões Rodoviárias do Grupo EcoRodovias, Rui Klein, ao lado do diretor-presidente da Santos Port Authority (SPA), Fernando Biral, e o presidente do Sindicato das Empresas de Transporte de Carga do Litoral Paulista (Sindisan), André Neiva, em momento de interação no fórum de debates.

Gabriel Imakawa



Gabriel Imakawa

Não poderia terminar com outra foto, senão a do ministro da Infraestrutura, Marcelo Sampaio, que prestigiou o Santos Export e reforçou a importância do encontro para o desenvolvimento do setor na região e em todo País

ASSIM COMO
CUIDAMOS DE VOCÊ

NÓS CUIDAMOS MUITO BEM DA SAÚDE DO PORTO DE SANTOS

É MOTIVO DE MUITO ORGULHO CUIDAR DA SAÚDE DAS PESSOAS QUE MOVIMENTAM O PRINCIPAL PORTO BRASILEIRO E MAIOR COMPLEXO PORTUÁRIO DA AMÉRICA LATINA.

O JEITO DE CUIDAR UNIMED SEMPRE PRESENTE, FAZENDO A DIFERENÇA NA VIDA DE MILHARES DE TRABALHADORES.

CUIDAR DE VOCÊ. ESSE É O PLANO.



somos **coop**



SIGA-NOS:

- @UNIMEDSANTOSOFICIAL
- / UNIMED_SANTOS
- @UNIMED_SANTOS
- UNIMED SANTOS

Santoshub@Gep

ANS nº 355721

A VLI tem soluções logísticas que geram competitividade para o país.

Trabalhamos para transformar a logística no Brasil. Encurtamos distâncias com soluções que integram portos, ferrovias, rodovias e terminais.

Oferecemos soluções logísticas às empresas brasileiras para o escoamento da produção de bens industrializados, siderúrgicos, minerais e produtos do agronegócio, gerando valor por onde passamos.

Afinal, também é nossa missão oferecer as melhores condições para que as regiões onde atuamos continuem marcando a história de desenvolvimento do país.

Para saber mais, acesse: vli-logistica.com.br

