



portalbenews.com.br

**OPINIÃO** Adilson Luiz Gonçalves analisa a proposta lançada pelo secretário de Portos no Santos Export de criar uma outorga para renovação de contratos ▶ **p21**



**OPINIÃO** Celso Peel faz um balanço do InfraJUR, realizado dentro do Santos Export ▶ **p25**



Gabriel Imakawa/Brasil Export



## SANTOS EXPORT

# Parceria por túnel Santos-Guarujá e nova regra para arrendamentos

Essas foram algumas propostas discutidas no Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, que também viu ser criado o Movimento pelo Sim.

**CADERNO ESPECIAL ▶ p5 a p27**



**Movimentação no Porto do Rio Grande cresce 6% no primeiro quadrimestre ▶ p4**

**MARINA SILVA** Ministra do Meio Ambiente sai vitoriosa de impasse entre Ibama e Petrobras para exploração de petróleo na foz do Rio Amazonas ▶ **p3**

**ARCABOUÇO FISCAL** Com 372 votos e 108 contra, texto-base do novo marco é aprovado pela Câmara dos Deputados e segue agora para o Senado ▶ **p4**



## EDITORIAL

# Parceria estratégica

A edição deste ano do Santos Export - Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes trouxe à tona uma questão crucial para o desenvolvimento do setor portuário local: a viabilização da construção do túnel submerso que ligará Santos (SP) e Guarujá (SP), passando sob o canal de navegação do Porto. O discurso do ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, ressaltou a importância dessa obra e a necessidade de uma parceria entre a União e o Estado de São Paulo para torná-la realidade.

É inegável que o Porto de Santos desempenha um papel fundamental na economia brasileira, sendo responsável por uma parcela significativa do comércio exterior do país. No entanto, a infraestrutura viária que liga a cidade de Santos ao continente apresenta limitações que comprometem a eficiência e o potencial de crescimento do porto. O túnel entre Santos e Guarujá surge como uma solução estratégica para superar tais desafios.

Ao propor uma parceria entre a União e o Estado de São Paulo, o ministro Márcio França demonstra uma visão pragmática e comprometida com o avanço das obras e projetos voltados para o setor portuário e aeroportuário. A construção do túnel Santos-Guarujá é uma empreitada que requer esforços conjuntos e coordenação eficiente entre os diferentes níveis de governo, a fim de garantir uma execução ágil e de qualidade.

A importância dessa parceria estratégica vai além da mera construção física do túnel. Ela simboliza uma mudança de mentalidade, na qual a política é deixada de lado em prol do interesse público e do desenvolvimento econômico. Ao unir forças, União e Estado mostram que estão comprometidos em superar obstáculos burocráticos e garantir que as demandas do setor sejam atendidas de forma célere e eficiente.

A construção do túnel entre Santos e Guarujá não apenas melhorará a infraestrutura viária da região, reduzindo congestionamentos e aumentando a fluidez do tráfego, mas também proporcionará um impulso significativo ao Porto de Santos. Com uma ligação direta e eficiente entre as duas cidades, o transporte de mercadorias será agilizado, fortalecendo a competitividade do porto e impulsionando o comércio exterior brasileiro.

Portanto, é crucial que a viabilização da construção do túnel entre Santos e Guarujá seja uma prioridade para o Governo Federal e o Governo do Estado de São Paulo. Essa parceria estratégica é essencial para impulsionar o desenvolvimento do Porto de Santos, fortalecer a economia do país e promover uma infraestrutura logística de excelência.

É chegada a hora de deixar as diferenças políticas de lado em prol do progresso e da eficiência. O túnel Santos-Guarujá representa não apenas um investimento em infraestrutura, mas também um símbolo de união e comprometimento com o desenvolvimento econômico do Brasil. Que as autoridades competentes abracem essa oportunidade e trabalhem juntas para tornar essa importante obra uma realidade para o benefício de todos.

## NESTA EDIÇÃO



### ▲ MANCHETE

- Santos Export: propostas de parceria por túnel e de nova regra para arrendamentos são lançados

### HUB

- Conclusão de trecho ferroviário em Goiás completa Ferrovia Norte-Sul

### NACIONAL

- Marina sai vitoriosa do impasse entre Ibama e Petrobras, mas pode perder no Congresso
- Câmara aprova o texto-base do novo arcabouço fiscal

### REGIÃO SUL

- Porto do Rio Grande tem aumento de 6% nas movimentações do 1º quadrimestre

### CADERNO ESPECIAL SANTOS EXPORT

- Ministro propõe construção do túnel Santos-Guarujá em conjunto com o Governo de SP
- Pierdomenico vê vantagem na criação de outorga de renovação de contratos portuários
- Governo estuda modelos para efetivar gestão condominial nos portos
- Leilões de áreas do Porto de Santos dependem da transferência do terminal de passageiros
- APS deve lançar edital de concessão da dragagem para o ano que vem
- Túnel do maciço central de Santos pode ser viabilizado mesmo sem desestatização, diz prefeito
- Diretor da Antaq pede maior integração entre atores dos setores de transportes e portuário
- Falta de soluções para gargalos no Porto de Santos motiva criação do Movimento pelo Sim
- Carta do Santos Export defende segurança jurídica e melhores acessos

### OPINIÃO

- "Santos Export 2023 - Outorga ou investimento?", por Adilson Luiz Gonçalves
- "InfraJUR Santos - objetivos atingidos", por Celso Peel

### VITRINE

- Bastidores da edição 2023 do Santos Export, com a jornalista Cândice La Terza

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**  
Rua Brás Cubas, 37, Sala 11  
Santos, São Paulo  
11013-919, BR

**Diretor-presidente**  
Fabrício Julião

**Diretor-superintendente**  
Marcio Delfim

**Diretora Administrativo-financeira**  
Jaclyra Lima

**Diretor de Redação**  
Leopoldo Figueiredo

**Editor**  
Alexandre Fernandes

**Equipe de reportagem**  
Cássio Lyra, Janaína Paiva, Marília Sena e Vanessa Pimentel

**Diretora de Arte**  
Mônica Petroni Mathias

**Assistente de Arte**  
Paulo José Ribeiro

## 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](mailto:atendimento@portalbenews.com.br)

### INSCREVA-SE

Acompanhe as últimas notícias do Portal BE News. Para isso, inscreva-se em [www.portalbenews.com.br](http://www.portalbenews.com.br)

### PUBLICIDADE

[atendimento@portalbenews.com.br](mailto:atendimento@portalbenews.com.br)

(11) 91615.1200





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

#### Norte-Sul 1

A conclusão de uma linha ferroviária entre as cidades de Palmeiras de Goiás (GO) e Goianira (GO), prevista para amanhã, dia 25, irá concretizar um sonho logístico de quase 40 anos no Brasil - a implantação de uma malha ferroviária ligando os portos do Maranhão ao de Santos, em São Paulo, em um total de 2,2 mil quilômetros de extensão, a Ferrovia Norte Sul. Com a entrega dessa linha, que irá de Açailândia (MA) a Estrela d'Oeste (SP), passa a ser possível ir do complexo marítimo de Itaqui (MA) ao santista por trem.

#### Norte-Sul 2

A Rumo Logística (Grupo Cosan) é a responsável pela obra desse último trecho da Norte-Sul. Essa linha integra a concessão vencida pela empresa em 2019, de uma parte da ferrovia - 1.537 dos 2,2 mil quilômetros, indo de Porto Nacional (TO) a Estrela d'Oeste. Após a entrega dos trabalhos, o projeto deverá ser homologado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

#### Logística e inovação 1

O Cubo, maior hub tecnológico da América Latina, e a Câmara Setorial de Tecnologia e Inovação da Associação Comercial de Santos (ACS) vão realizar seu Demoday Especial no próximo dia 31, às 14 horas, na sede da ACS, em Santos (SP). Esta será a primeira vez que o Cubo realizará esse evento - que tem o objetivo de mostrar suas ações e apresentar startups voltadas à logística - fora de sua sede, em São Paulo (SP).

#### Logística e inovação 2

O Demoday reunirá as seguintes startups: ByKonz, CargoSnap, Ellox, Flowls, Hexagon Pro, Hidromares, iPort Solutions, LogShare, Loopt, Navigandi e R1 Engenharia. Os interessados em participar devem se inscrever no site [bit.ly/demodaycuboACS](http://bit.ly/demodaycuboACS).

#### Sustentabilidade

A fabricante de equipamentos Kalmar (Grupo Cargotec) entregou seu primeiro reachstacker movido totalmente a eletricidade na última semana, para o Grupo Cabooter. O equipamento, que estava em fase de testes nos últimos seis meses, será utilizado no terminal intermodal Greenport Venlo, no sudeste dos Países Baixos. Capaz de erguer 45 toneladas, o reachstacker foi desenvolvido a partir de um acordo firmado em 2019 entre a Kalmar e o Cabooter, a partir do qual o operador se tornou o cliente piloto para a linha totalmente elétrica da fabricante.

# Marina sai vitoriosa do impasse entre Ibama e Petrobras, mas pode perder no Congresso

Ministra do Meio Ambiente diz que veto à estatal para explorar petróleo na foz do Rio Amazonas deve ser respeitado



Agência Brasil

A ministra Marina Silva disse que a decisão do Ibama de não conceder licença à Petrobras para explorar petróleo na foz do Rio Amazonas foi "técnica"

MARÍLIA SENA  
marilia@portalbenews.com.br

A ministra do Meio Ambiente, Marina Silva, e o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, se encontraram ontem (23) para conversar sobre a licença que o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) negou à Petrobras para a perfuração teste na margem equatorial brasileira, região da foz do rio Amazonas.

O encontro foi mediado pela Casa Civil e durou cerca de três horas. Além do ministro da Casa Civil, Rui Costa, também estiveram presentes o presidente do Ibama, Rodrigo Agostinho, Jean Paul Prates, presidente da Petrobras, e Joelson Mendes, diretor de Exploração e Produção da Petrobras.

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva não participou do encontro. Ao sair da reunião, a ministra Marina Silva foi a única que falou com a imprensa. Segundo ela, durante a reunião, ficou definido que o Ibama seguirá normas legais que exigem a realização da avaliação ambiental estratégica para pedidos de licenciamento para novas áreas

de exploração de petróleo ou projetos de alta complexidade.

De acordo com o Ibama, foi solicitado várias vezes o estudo para a Petrobras que, até o momento, não apresentou nada ao órgão fiscalizador.

"Foram estabelecidos procedimentos de acordo com a nova realidade do governo, que é o cumprimento da lei", disse a ministra Marina Silva. Ela apontou que a decisão de vetar o pedido da Petrobras foi "técnica" e que a empresa vai decidir nos próximos dias o que fazer.

"É uma decisão técnica e decisão técnica em um governo republicano, democrático, é cumprida e respeitada", concluiu.

A Petrobras pode apresentar um novo pedido para o Ibama e o instituto fará outra análise. A empresa afirmou que vai apresentar um novo requerimento.

"Se uma licença é negada, está negada. Mas o empreendedor tem o direito de apresentar pedidos quantas vezes quiser", disse Marina Silva.

O ministro das Relações Institucionais, Alexandre Padilha, disse que o presidente Lula vai ouvir o resultado desta reunião para decidir sobre o tema. "É possível que ele [Lula] tenha outros momentos com outros ministros", disse.

Padilha afirmou que para o governo é possível juntar o desenvolvimento econômico com proteção ambiental. "É possível que o Brasil seja um modelo do desenvolvimento econômico, da exploração de riquezas naturais importantes como petróleo com proteção ambiental, sempre respeitando a lei, as regras e o meio ambiente", concluiu o ministro.

Na semana passada, o Ibama indeferiu o pedido da Petrobras por "inconsistências" preocupantes. A região fica localizada a 179 quilômetros da costa do Amapá e a 500 quilômetros da foz do rio Amazonas. O local é uma das prioridades da campanha do plano estratégico da campanha 2023-2027 da Petrobras.

#### Revés no Congresso

Apesar de ter saído vitoriosa da reunião no Palácio do Planalto, a ministra Marina Silva pode sofrer um revés no Congresso Nacional. O parlamento se prepara para votar a Medida Provisória da reforma administrativa.

O relator do texto na Câmara dos Deputados é o deputado Isnaldo Bulhões (MDB-AL) que já retirou partes das atribuições do Ministério do Meio Ambiente.

**A PETROBRAS PODE APRESENTAR UM NOVO PEDIDO PARA O IBAMA E O INSTITUTO FARÁ OUTRA ANÁLISE. A EMPRESA AFIRMOU QUE VAI APRESENTAR UM NOVO REQUERIMENTO.**

Entre as mudanças está o controle do Cadastro Ambiental Rural (CAR), base de dados do governo usada para controlar desmatamento e imóveis rurais. Com a mudança, o CAR deverá ficar com o Ministério da Gestão e Inovação. Já a Agência Nacional de Águas (ANA) deverá ser transferida para o Ministério da Integração e Desenvolvimento Regional.

As mudanças do deputado ainda serão votadas em comissão mista e pelos plenários da Câmara e do Senado. O senador Davi Alcolumbre (União-AP) é o presidente da comissão mista e defensor da Petrobras. Ele já pediu uma reunião com o presidente Lula para reverter a decisão do Ibama.



## NACIONAL

# Câmara aprova o texto-base do novo arcabouço fiscal

Foram 372 votos a favor e 108 contra a proposta, que agora seguirá para o Senado

Fabio Rodrigues-Pozzebom/Agência Brasil

MARÍLIA SENA  
marilia@portalbenews.com.br

O texto-base do novo arcabouço fiscal foi aprovado na noite de ontem (23) pela Câmara dos Deputados. O placar foi de 372 votos a 108. A proposta agora seguirá para o Senado.

A matéria mantém o dispositivo de que as despesas do Governo só podem crescer até 70% do crescimento das receitas. Hoje (24), os deputados vão analisar os destaques da proposta.

O arcabouço é uma substituição do teto de gastos elaborado pelo Governo Federal. Segundo o teto, aprovado em 2016, as despesas do Governo ficam limitadas à inflação do ano anterior.

O texto que está sendo analisado pela Câmara dos



O texto que está sendo analisado pela Câmara dos Deputados é mais flexível, atrela o crescimento das despesas ao aumento das receitas

Deputados é mais flexível, atrela o crescimento das despesas ao aumento das receitas.

Com a medida, o Governo pode aumentar o poder do investi-

mento sem comprometer os cofres públicos.

A aprovação do texto-base aconteceu após um longo dia de negociações em Brasília. O

relator da proposta, deputado Cláudio Cajado (PP-BA), alterou um dos pontos que recebeu mais críticas: o que fixa em 2,5% o crescimento real da

**O RELATOR DA PROPOSTA, CLÁUDIO CAJADO (PP-BA), ALTEROU O PONTO QUE FIXA EM 2,5% O CRESCIMENTO REAL DA DESPESA EM 2024. SEGUNDO O TEXTO APROVADO, ESSE CRESCIMENTO DEVERIA SEGUIR O INTERVALO ENTRE 0,6% E 2,5%.**

despesa em 2024.

Cajado retirou essa medida, prevendo apenas que o crescimento real das despesas em 2024 deveria seguir o intervalo entre 0,6% e 2,5%.

A sessão para a votação dos destaques está marcada para o início da tarde de hoje na Câmara dos Deputados.

## REGIÃO SUL

## Porto do Rio Grande tem aumento de 6% nas movimentações do 1º quadrimestre

Segundo a Portos RS, resultado impulsionou o crescimento dos demais terminais portuários gaúchos

Divulgação/Portos RS

MARÍLIA SENA  
marilia@portalbenews.com.br

O Porto do Rio Grande teve um crescimento de pouco mais de 6% no primeiro quadrimestre de 2023 em comparação com o ano passado. Segundo a Portos RS, Autoridade Portuária, os números registrados impulsionaram o crescimento dos demais terminais portuários gaúchos. Os resultados foram divulgados nesta semana pelo setor de estatística da Gerência de Planejamento e Desenvolvimento da Portos RS.

Segundo a Autoridade Portuária, somente o cais público e o complexo do Rio Grande movimentaram 12.729.820 toneladas. O resultado obtido impulsionou o crescimento dos portos do Rio Grande do Sul, que de modo geral aumentaram 5,48% em relação ao mesmo período de 2022. Dos 1.273 navios recebidos nas três unidades da Empresa Pública, 1.046 deles tiveram Rio Grande como destino.

Os granéis sólidos lideram as movimentações no porto



Segundo a Portos RS, somente o cais público e o complexo do Rio Grande movimentaram 12.729.820 toneladas no primeiro quadrimestre deste ano

rio-grandino, com 7.746.016 toneladas. Na sequência aparecem as cargas gerais, com 3.667.482 toneladas, e os granéis sólidos, com 1.316.322 toneladas. Entre as mercadorias com aumento estão a soja em grão (79,22%), o fosfato (79,21%), o arroz (8,27%) e o cloreto de potássio (7,38%).

No que diz respeito às movimentações de contêineres, foram 112.897 unidades cheias e outras 77.855 vazias, totalizando 190.842. A variação, em relação ao mesmo período do ano passado, foi de 9,75%.

De acordo com a Portos RS,

dos quatro primeiros meses de 2023, março foi quando teve a maior movimentação do ano, quando 51.595 contêineres circularam cheios e vazios pelo complexo.

O ranking de origem das importações é liderado pela Argentina e seguido por China, Canadá, Marrocos, Rússia, Estados Unidos, Argélia, Peru, Arábia Saudita e Alemanha. As exportações têm como destino a China, seguido pela Indonésia, Vietnã, Portugal, Arábia Saudita, Estados Unidos, Marrocos, Espanha, Bangladesh e Coreia do Sul.

“O incremento no percentual de movimentação demonstra que estamos no caminho certo. A Portos RS, apesar de ser uma empresa nova, já vem dando resultado. Seguiremos trabalhando de modo que mantenhamos nosso complexo portuário competitivo, com um distrito industrial cada vez mais moderno e conectado, sendo um importante vetor de crescimento regional”, afirmou Cristiano Klingner, presidente da Portos RS.

**Porto Alegre**

No Porto de Porto Alegre, a

movimentação de fertilizantes chegou a 181.940 toneladas. Na sequência aparece a cevada, com 36.854 toneladas, o sebo bovino, com 22.807 toneladas, o trigo, com 7.703 toneladas, e a carga geral, com 219 toneladas. No total, as movimentações na capital alcançaram 249.523 toneladas.

As importações possuem como origem a Arábia Saudita, a Argentina, a China, Israel, Marrocos, Rússia e Venezuela.

**Pelotas**

Em Pelotas, as movimentações de clínquer e toras de madeira atingiram 425.535 toneladas. Desse número, 366.796 toneladas foram de toras de madeira, as quais possuem como destino a fábrica da CMPC, em Guaíba, para o beneficiamento da celulose.

O clínquer, que é considerado o cimento em sua fase bruta de fabricação, alcançou 58.739 toneladas movimentadas.



# SANTOS EXPORT

FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA,  
INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

Divulgação/APS

## Propostas de parceria por túnel e de nova regra para arrendamentos são lançadas

Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes também ficou marcado pela criação do Movimento pelo Sim ► p6 a p27

Carta defende segurança jurídica e melhores acessos ao Porto de Santos ► p19 e p20



ESPECIAL

SANTOS EXPORT

DESENVOLVIMENTO

# Ministro propõe construção do túnel Santos-Guarujá em conjunto com o Governo de SP

Márcio França discursou na solenidade de abertura do Fórum Santos Export 2023

CÁSSIO LYRA  
redação@portalbenews.com.br

Convidado para discursar na solenidade que abriu o Santos Export 2023 - Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, o ministro de Portos e Aeroportos Márcio França pediu a unificação dos poderes para avançar em obras importantes para o setor portuário e aeroportuário. França enfatizou que a política seja deixada de lado em prol de ações e projetos voltados para o setor.

O ministro disse que convidou o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), para fazer, em conjunto, a obra do túnel imerso que ligará

Santos e Guarujá (SP).

“Aquilo que é tarefa pública, temos que fazer de forma unificada. Faço o convite ao governador para que façamos o túnel em conjunto. Que façamos as soluções das perimetrais em conjunto, que façamos nossas coisas em conjunto. E lá na frente o povo decidirá quem é melhor para efeito de candidatura ou não”, disse.

O ministro enfatizou a unificação dos poderes responsáveis, pediu maior concentração para maiores avanços no setor.

“Vamos avançar em cada uma das etapas que o processo eleitoral tem como obrigação da gente fazer. Passou a eleição, vamos cada um para a sua função e vamos concentrar nas nossas funções. Quando a gente concentra e faz de forma unificada, nós vamos mais longe”,

analisou.

Representando o Governo Federal no evento de abertura, em nome do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, França disse que Lula pediu que a gestão do Ministério seja feita de forma mais célere, visando atender as demandas do setor.

“A ordem é agir mais depressa. Nós criamos regras no passado e elas são importantes para regular o setor público, mas acabamos criando também muitos nós, por isso hoje a tarefa do ministério é desatar nós”, declarou.

França ainda elogiou a iniciativa dos fóruns nacionais e internacionais promovidos pelo Grupo Brasil Export, ressaltando que encontros como esse promovem ações importantes para os segmentos envolvidos, além do compartilhamento de



Gabriel Imakawa/Brasil Export

Para Márcio França, encontros como o Santos Export promovem ações importantes para os segmentos envolvidos, além do compartilhamento de informações

informações sobre o que está acontecendo no setor, de forma mundial.

“Foi de um encontro do Santos Export, anos atrás, que saiu a ideia de um grupo para cuidar de questões específicas

de portos. Na época o presidente Lula exercia o seu segundo mandato e eu sugeri a ele. Depois de algum tempo, ele anunciou a criação do Ministério de Portos”, contou o ministro.

## O SETOR PORTUÁRIO É VITAL PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DO PAÍS

Nesse universo, a ABTP desempenha papel fundamental ao congregar 77 empresas associadas detentoras de mais de 230 terminais portuários, incluindo arrendamentos e TUPs, que movimentam todos os perfis de carga. A Associação representa agentes econômicos responsáveis por 19% do PIB e 76% da movimentação portuária nacional, em 2022.

**ABTP, SEMPRE ATUANDO NA REPRESENTAÇÃO E DEFESA DIRETA DO SETOR!**

# ABTP

Associação Brasileira dos Terminais Portuários

abtp.org.br

## A ABTRA representa seus associados no apoio da logística de cargas do comércio exterior.

**Veja o que a ABTRA pode fazer pela sua empresa.**

- Agrega valor e melhora a eficiência operacional de suas associadas, a partir de uma representação institucional efetiva e da oferta de soluções tecnológicas comunitárias;
- Atua pelo aprimoramento do marco regulatório e demais normativos do setor logístico-portuário;
- Defende os interesses do associado no despacho aduaneiro e na liberação de cargas nos portos e retroportos;
- Fomenta a inovação no setor.



ASSOCIE-SE  
abtra.org.br/seja-um-associado

**ABTRA**  
ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS E RECINTOS ALFANDEGADOS



ESPECIAL

SANTOS EXPORT

CONCESSÃO

# Pierdomenico vê vantagem na criação de outorga de renovação de contratos portuários

Secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários explicou a proposta durante painel exposto no Santos Export

Gabriel Imakawa/Brasil Export

VANESSA PIMENTEL  
vanessa@portalbenews.com.br



Fabrizio Pierdomenico garantiu que a criação da outorga é "apenas uma ideia, uma proposta para provocar o debate e que em nenhum momento será imposta"

O secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, acredita que é preciso repensar a forma como o Governo Federal faz suas renovações de contratos portuários. Ele falou sobre o assunto durante o painel "Investimentos, renovação de contratos de arrendamento e regras para TUPs (Terminais de Uso Privado)", no Santos Export, fórum promovido pelo Grupo Brasil Export, realizado nos dias 15 e 16 deste mês.

Pierdomenico explicou que quando o processo de renovação de um contrato portuário

chega à Secretaria de Portos e

ao Tribunal de Contas (TCU) para ser avaliado, não existe

uma métrica ou "algo concreto" que garanta o que ele chamou

de "vantajosidade", um dos pilares que fazem parte do tripé que baliza as análises, ao lado de oportunidade e conveniência.

"São esses três aspectos que renovam um contrato e eles são válidos tanto para o Governo quanto para a empresa que quer renovar", diz.

Segundo o secretário, oportunidade e conveniência são mais fáceis de se analisar, observando, por exemplo, se o arrendatário cumpre suas obrigações, exerce papel estratégico no porto onde atua, tem movimentação crescente e se propõe investimentos novos na renovação.

"Já na vantajosidade a gente esbarra. Quando um processo de renovação de contrato portuário chega em Brasília, no poder concedente, temos gran-

**HÁ MAIS DE**  
**150**  
**ANOS**  
**CONSTRUINDO**  
**O FUTURO!**

**NOSSOS SERVIÇOS**

- ACS ACADEMY
- CURSO DE CLASSIFICAÇÃO E DEGUSTAÇÃO DE CAFÉ
- ACS+
- CÂMARA DE MEDIAÇÃO E ARBITRAGEM EMPRESARIAL
- CERTIFICADO DE ORIGEM
- CERTIFICADO DIGITAL
- ACS NA TV
- CONVÊNIO COM INSTITUIÇÕES DE ENSINO
- LOCAÇÃO DE ESPAÇOS

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SANTOS  
RUA XV DE NOVEMBRO, 137  
CENTRO HISTÓRICO  
11010-151 - SANTOS - SP  
(13) 3212-8200  
WWW.ACS.ORG.BR

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SANTOS  
desde 1870

SIGA A GENTE EM NOSSAS REDES SOCIAIS:

**ALEMOA 61 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 61 anos, a Alemoa orgulha-se da sua história e projeta seu futuro.**



CONTINUAÇÃO DA MATÉRIA DA PÁGINA 7

de dificuldade em analisar esse conceito. Qual é a métrica? A coisa concreta que mostra que existe vantagem em renovar ao invés de licitar? Aos olhos do poder concedente é a outorga”, cita.

Em sua visão, nesse quesito, a renovação de contrato pode ter desvantagem perante uma nova licitação, que exige outorga. “A vantagem da renovação é o tempo menor de conclusão, já que licitar demora mais. Mas, ainda assim, só isso não garante vantagem”, comentou.

Pierdomenico ressaltou que o histórico de novos arrendamentos do Porto de Santos (SP) tem produzido “outorgas robustas”, por isso, em sua visão, é válido debater um novo mecanismo para renovações, visando tornar mais atrativa essa opção ao invés de nova licitação.

“Deixo claro que é apenas uma ideia, uma proposta para provocar o debate e que em nenhum momento será imposta”, garantiu o secretário de portos.

Ainda segundo ele, essa outorga poderia ser paga em um percentual do Capex (inves-

timentos de longo prazo), ou até mesmo em obras de melhoria da infraestrutura portuária. “Não estou querendo fazer caixa para as autoridades portuárias”, frisou.

“Se a gente conseguir encontrar uma métrica para essa outorga de renovação - que pode ser um simples cheque, uma obra que beneficie o porto todo, como uma dragagem de aprofundamento, ampliação de berço, asfalto - seria uma forma de melhorar a vantagem das renovações perante as licitações”.

Além de Pierdomenico, participaram do painel Antônio Carlos Sepúlveda, diretor-presidente da Santos Brasil; Fabio Siccherino, CEO da DP World Santos; Ricardo Arten, CEO da Brasil Terminal Portuário; e Sandra Silva, gerente jurídica da Cargill.

#### Investimentos

Durante o debate, Ricardo Arten disse que entende a “provação” da secretaria e que está aberto ao debate, mas que acredita que os investimentos feitos pelas empresas durante suas operações devem contar como vantagem.

“Só a BTP fez dois investimentos de R\$ 1,5 bi em infraestrutura do Porto de Santos. Para mim, isso comprova vantagem na hora de avaliar a renovação do contrato. Além disso, no ano passado, a BTP pagou mais de R\$ 22 milhões de ISS para o município de Santos. Ou seja, a ‘vantagem’ não é só a parte financeira, mas o impacto positivo das operações dos terminais, desenvolvendo não só a infraestrutura mas também o entorno”, destacou.

Sandra Silva citou que a vantagem não pode ser vista pelo poder concedente apenas pelo ponto de vista financeiro e momentâneo proposto via outorga de nova licitação.

“Quando uma empresa investe, ela precisa ter segurança jurídica, que envolve também a possibilidade de renovação. Os investimentos são feitos em toda uma cadeia logística, em armazenagem, visando também garantir a estabilidade e a perenidade do negócio. Espero que o TCU avalie e leve tudo isso em consideração. Vou dispensar um bom locatário, que está fazendo o que precisa ser feito, e enfrentar uma nova lici-

tação por conta de uma vantagem momentânea?”, questionou.

Ao que Pierdomenico respondeu: “Imagina um prédio muito disputado. Se ele tem tanta procura assim, porque manter (o locatário) e não outro? O poder concedente não escolhe tirar empresas, apenas quer que a melhor vença. A Cofco, por exemplo, poderia ter tido seu contrato renovado, mas o ativo foi licitado e ela (Cofco) ganhou de novo. Quem decide quem fica não é o Governo, é o mercado”, frisou.

Para Sepúlveda, “dinheiro arrecadado via outorga para o governo pode se perder”. Em sua opinião, o processo via prorrogação de contrato de arrendamento portuário é mais veloz e eficaz, com investimentos, de fato, comprovados na melhoria da infraestrutura portuária.

Questionado sobre como ficaria a situação de quem já renovou sem precisar pagar outorga, o secretário de Portos declarou que “não é porque no passado era feito de uma forma que não podemos mudar as coisas para melhorar os portos. Inclusive, essa é a proposta do Fórum Santos Export”.

Gabriel Imakawa/Brasil Export



#### PIERDOMENICO EXPLICA PROPOSTA

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, explicou sua proposta para o pagamento de uma outorga, como parte do processo de renovação do contrato de arrendamento de um terminal portuário, em entrevista exclusiva ao BE News, durante o Santos Export 2023. Acesse o link a partir do QR Code abaixo e confira.



Somos feitos de **sonhos** e movidos por **realizações.**

Há 10 anos, acreditamos no sonho de criar uma empresa que fizesse a diferença e, hoje, temos orgulho de ser um dos maiores terminais de contêineres da América do Sul.

**Brasil**  
TERMINAL PORTUÁRIO  
Acreditar e Inovar

**10**  
ANOS

#10AnosBTP #OrgulhoDeSerBTP

f in @brasilterminalportuario | www.btp.com.br

**CENTRONAVE**

**116 ANOS**

**PELO DESENVOLVIMENTO DA NAVEGAÇÃO E DO COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO**



ESPECIAL

SANTOS EXPORT

REGULAÇÃO

# Governo estuda modelos para efetivar gestão condominial nos portos

Pierdomenico diz que vêm sendo construídas “novas políticas públicas que guiarão autoridades portuárias daqui pra frente”

VANESSA PIMENTEL  
vanessa@portalbenews.com.br



Divulgação/APS

Porto de Santos: segundo Pierdomenico, alguns serviços podem ser repassados aos operadores portuários, desde que eles cuidem da zeladoria e que as tarifas caiam

O secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, disse que a pasta está estudando modelos para efetivar a gestão condominial em portos do país, de acordo com a situação de cada complexo.

Ele falou sobre o assunto durante o painel “Investimentos, renovação de contratos de arrendamento e regras para TUPs”, dentro do Santos Export - Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, realizado nos dias 15 e 16 deste mês.

“Nós estamos construindo novas políticas públicas que

guiarão autoridades portuárias daqui pra frente. Um cardápio de opções para que a gente possa vencer aquilo que é o caminho crítico de toda autoridade portuária pública: a manutenção e a zeladoria de um porto”, declarou.

Segundo ele, serviços como a dragagem, a manutenção de acessos terrestres, luz e sanea-

mento, por exemplo, podem ser repassados aos operadores portuários, com dois compromissos básicos: “O primeiro é que resolvam a zeladoria - que impacta diretamente as atividades. E o segundo é cair, em termos reais, as tarifas portuárias praticadas nos portos”, explicou.

Pierdomenico disse que o assunto não é novidade para o

Porto de Santos e que pensa, inicialmente, em entregar a dragagem para as empresas que atuam no complexo. Porém, hoje o setor já discute a construção de um condomínio portuário envolvendo toda a zeladoria do porto.

“É um ciclo virtuoso que a gente pode começar. A zeladoria 100% feita, o crescimento da demanda. O porto é mais procurado e se torna mais competitivo. É um conceito que me agrada muito. Não tenho dúvida de que ele está correto. As incertezas são do ponto de vista legal, ou seja, como fazer isso?”, questionou.

Pierdomenico citou inclusive que, a seu pedido, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) já está modelando uma proposta com o conceito de gestão condominial. O Sindicato dos Ope-

radores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) também trabalha na questão.

“Criaremos um conjunto de propostas e vamos tentar sintetizar nelas a política pública para o condomínio portuário”.

O secretário afirmou ainda que existem dois projetos concretos que estão sendo finalizados para modelação. Um deles envolve a licitação de uma área operacional no Porto de Itajaí (SC) junto com a gestão do canal aquaviário do complexo, formando um conjunto que será administrado por um único concessionário.

O outro projeto envolve a concessão à iniciativa privada do canal aquaviário do Porto de Paranaguá (PR), que, segundo ele, deve ser colocado em audiência pública até o final de julho.

**O SISTEMA CNT É A ENERGIA QUE FAZ O BRASIL IR CADA VEZ MAIS LONGE**

O Sistema CNT contribui para o desenvolvimento das mais de **164 mil empresas** e de **2,3 milhões de trabalhadores** do setor, que todos os dias fazem o Brasil se movimentar por terra, água e ar, com a força do seu trabalho.

**CNT FORTALECE O SETOR E A ECONOMIA**  
Conheça a CNT [www.cnt.org.br](http://www.cnt.org.br)

**SISTEMA SENAT CAPACITA E CUIDA DOS TRABALHADORES**  
Conheça o SEST SENAT [www.sestsenat.org.br](http://www.sestsenat.org.br)

**ITL CONSTRÓI O FUTURO DO TRANSPORTE**  
Conheça o ITL [www.itl.org.br](http://www.itl.org.br)

**JUNTE-SE AO NOSSO MOVIMENTO**

**CNT | SEST SENAT | ITL**

**DP WORLD**

**10 ANOS DP WORLD SANTOS**

A ousadia em ser diferente com ideias e tecnologias inovadoras nos consolidou como um dos maiores e mais modernos terminais multipropósito do país.

Sempre com foco na transformação do comércio global de cargas, expandimos nossa capacidade, investimos em novos projetos, geramos mais de seis mil empregos e conquistamos importantes prêmios, além de contribuir com a economia do país e do mundo.

No maior Porto da América Latina, celebramos dez anos de história. Com produtividade, segurança e eficiência. E isso ainda é só o começo.

[dpworld.com/pt-br/santos](http://dpworld.com/pt-br/santos)

facebook.com/DPWSantos

instagram.com/dpwsantos/

twitter.com/dpwsantos

linkedin.com/company/dp-world/

youtube.com/dpworldsantos



ESPECIAL

SANTOS EXPORT

ARRENDAMENTOS

# Leilões de áreas do Porto de Santos dependem da transferência do terminal de passageiros

Secretário de Portos Fabrizio Pierdomenico falou sobre a situação do STS 10 e do STS 53 durante o Santos Export

VANESSA PIMENTEL  
vanessa@portalbenews.com.br



Divulgação/APS

Um dos leilões mais esperados pelo setor portuário para o Porto de Santos (SP), da área STS 10, só acontecerá após a definição da troca de área do Terminal de Passageiros de Santos, administrado pelo Concais.

A afirmação foi dada pelo secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, durante sua participação no painel "Investimentos, renovação de contratos de arrendamento e regras para TUPs", exposto no Santos

Export - Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Trans-

portes, realizado nos dias 15 e 16 deste mês.

Além do STS 10, o STS 53 está com o processo adiantado

para ser licitado, mas ambos dependem dessa decisão. Até porque, com a troca, o STS 10, que fica no bairro Saboó, pode ter parte de sua área repassada para o novo terminal de cruzeiros, o que, segundo Fabrizio, viabiliza economicamente o empreendimento.

Já o STS 53, que fica ao lado do atual terminal de passageiros, no bairro Outeirinhos, poderá ganhar uma área com a futura mudança, com possibilidade de receber até dois terminais de fertilizantes, o que minimizaria os impactos da atividade para a cidade.

"A troca da área do Terminal de Passageiros é um compromisso da gestão atual do Governo Federal, do ministro de Portos Márcio França. Ela é fundamental para a relação porto-cidade, traz muitos bene-

O STS 10 é uma das áreas mais concorridas à disposição hoje no Porto de Santos para movimentação de contêineres, com 423 mil m2 metros quadrados e 1,3 km de cais

**Aqui a inovação tem propósito: carregar mais valor para o desenvolvimento do País!**

O **Ecoporto** trabalha para elevar a competitividade do **Porto de Santos** como o terminal mais preparado para **cargas de projeto** no Brasil.

**#Ecoporto É Mais Gente**

ecoportosantos  
ecoportosantos.com.br

ecoPORTO  
ecorodovias

Em breve, a Eldorado Brasil Celulose vai iniciar suas operações em um **novo terminal no Porto de Santos**

- Área**  
Mais de **50 mil** metros quadrados
- Capacidade**  
Exportar até **3 milhões** de toneladas de celulose por ano
- Investimento**  
**500 milhões** de reais

**Eldorado Brasil**  
EFICIENTE E SUSTENTÁVEL



CONTINUAÇÃO DA MATÉRIA DA PÁGINA 10

Gabriel Imakawa/Brasil Export



A situação das áreas STS 10 e STS 53 do Porto de Santos foi exposta durante o painel "Investimentos, renovação de contratos de arrendamento e regras para TUPs"

fícios, principalmente agora com o projeto do Parque Valongo", citou o secretário.

#### STS 10 e STS 53

O STS 10 é uma das áreas mais concorridas à disposição hoje no Porto de Santos para movi-

mentação de contêineres. Possui a maior área pública a ser concedida à iniciativa privada entre os portos brasileiros, com 423 mil m2 metros quadrados e 1,3 km de cais, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), mas pode passar de 600 mil m2 com

melhorias e expansões estimadas.

No novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos, aprovado em 2020, é citado que o complexo está chegando perto de sua capacidade máxima para movimentação de contêineres,

que é de 5,3 milhões de TEU/ano e o STS 10 poderia aumentar a capacidade para esta carga em 2,3 milhões de TEU/ano.

No ano passado, o porto bateu recorde, com 5 milhões de TEU movimentados, aumento de 3,2% em relação a 2021, e de 21% em quatro anos.

Em outubro do ano passado, a Antaq aprovou a documentação do leilão do STS 10, mas não houve tempo hábil para realizar a concorrência ainda em 2022. Os investimentos para o possível megaterminal de contêineres são da ordem de R\$ 2,7 bilhões.

Já o STS 53 precisa da decisão da Autoridade Portuária de Santos (APS) sobre qual cluster vai operar ali. A área pode movimentar e armazenar granéis minerais, especialmente fertilizantes, segundo o PDZ, e tem 87.981 metros quadrados. Já os investimentos devem ser de R\$ 660 milhões.

A movimentação total pode atingir 89,9 milhões de toneladas e o terminal possui infraestrutura ferroviária que favorece a movimentação de granéis.

Estudos apontam que o

ativo tem potencial para atrair a demanda de fertilizantes importados por produtores do sudeste e centro-oeste.

#### Parque Valongo

Já o Parque Valongo, citado por Fabrizio, envolve a cessão da União à Prefeitura de Santos do armazém 4 e de uma área que, no passado, abrigou os armazéns 5 e 6.

O projeto prevê transformar a área entre os armazéns 4 e 6, entre as ruas da Constituição e Riachuelo, no Centro, em um espaço de lazer e convivência.

Na prática, o armazém 4 será restaurado e explorado pelo segmento gastronômico e o terreno dos antigos armazéns 5 e 6 será integrado a este novo empreendimento, abrigando a área aberta do projeto, que ganhará um píer de observação, jardins, novo mobiliário e iluminação, playground, entre outras modificações.

Já os armazéns 7 e 8 devem ser reformados pela Autoridade Portuária e passarão a oferecer atividades educacionais e tecnológicas em parceria com universidades.

FENAMAR.COM.BR

O AGENTE MARÍTIMO É O ELO IMPRESCINDÍVEL DOS PORTOS COM A CADEIA LOGÍSTICA DO COMÉRCIO EXTERIOR

O SISTEMA FENAMAR TRABALHA PARA QUE ESTE ELO SEJA CADA VEZ MAIS RECONHECIDO E FORTALECIDO.

FEDERAÇÃO NACIONAL DAS AGENCIAS DE NAVEGAÇÃO MARÍTIMA

FENAMAR

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

GALLOTTI E ADVOGADOS ASSOCIADOS, 25 ANOS DE GARANTIA QUE VOCÊ NÃO VAI PERDER A VIAGEM

Com o Gallotti Advogados Associados, você ganha tempo e dispensa problemas. Seja mais um parceiro de sucesso.

DIREITO MARÍTIMO / DIREITO ADUANEIRO TRIBUTÁRIO / DIREITO PORTUÁRIO / DIREITO REGULATÓRIO  
DIREITO ADMINISTRATIVO / DIREITO TRABALHISTA / DIREITO CIVIL / DIREITO AMBIENTAL

Serviços jurídicos no segmento de transportes e infraestrutura, com atuação especializada perante Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários – SNPTA, Secretaria do Patrimônio da União – SPU, Tribunal de Contas da União – TCU, Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – IBAMA, além de ampla experiência junto ao Poder Judiciário, com atuação nas Justiças Estaduais e Federais, Justiça do Trabalho, Tribunais Regionais Federais, Superior Tribunal de Justiça – STJ e Supremo Tribunal Federal – STF.

Presente

SANTOS EXPORT FÓRUM NACIONAL DE LOGÍSTICA, INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

GALLOTTI Advogados Associados



ESPECIAL

SANTOS EXPORT

DESESTATIZAÇÃO

# APS deve lançar edital de concessão da dragagem para o ano que vem

Segundo o presidente Anderson Pomini, ideia é de um contrato de concessão por 25 anos, em modelo semelhante ao de Paranaguá

CÁSSIO LYRA  
redação@portalbenews.com.br

Paraná. A previsão, de acordo com o presidente, é de que a APS lance o edital a partir do ano que vem.

De acordo com o diretor-presidente da APS, a exigência dos 25 anos de contrato é para que a empresa vencedora da concessão possa realizar obras e demais investimentos em serviços.

“Fizemos uma reunião onde iniciamos estudos sobre uma concessão da dragagem de manutenção, de 15, e outro para o calado, de 17. A ideia é um contrato de 25 anos, justamente para que a Autoridade Portuária tenha condições de exigir da empresa vencedora obras na origem dos resíduos. Mais ou menos o que Paranaguá está adotando. Possivelmente no próximo ano teremos a publicação do edital para essa concessão”, revelou Pomini durante o



Gabriel Imakawa/Brasil Export

Segundo Pomini, a exigência dos 25 anos de contrato é para que a empresa vencedora da concessão possa realizar obras e demais investimentos em serviços

O diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, afirmou durante o último painel da edição 2023 do Santos Export - Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes que a companhia já iniciou estudos sobre uma concessão da dragagem de manutenção com um contrato de 25 anos. Segundo Pomini, a concessão ocorreria nos moldes de como acontece no Porto de Paranaguá, no

panel “Modelo de gestão para o futuro do Porto de Santos”.

O diretor-presidente da companhia afirmou que o mo-

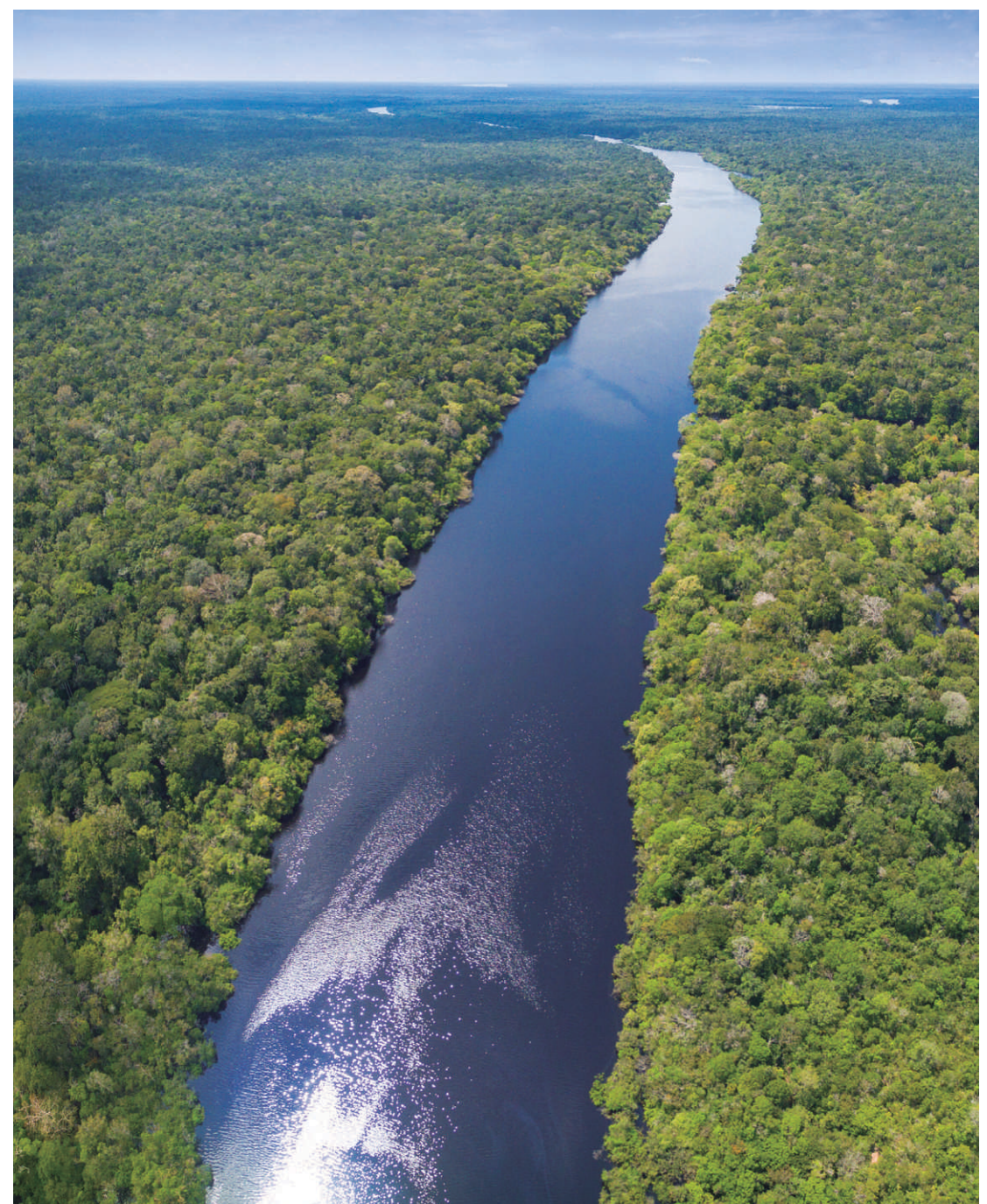
delo de concessão, do ponto de vista logístico, tende a ser o ▶

## 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



## Indústrias que fazem a diferença

A Hydro tem mais de 116 anos de história, com mais de 140 unidades em 40 países. Presente em toda a cadeia de valor do alumínio, da energia à mineração de bauxita e refino de alumina, alumínio primário, extrusões e reciclagem de alumínio, criamos negócios e parcerias para um futuro mais sustentável. Nosso propósito é criar uma sociedade mais viável, desenvolvendo recursos naturais em produtos e soluções de forma inovadora e eficiente.

**Hydro**

hydro.com/brasil @hydronobrasil Norsk Hydro @hydronobrasil

Indústrias que fazem a diferença



CONTINUAÇÃO DA MATÉRIA DA PÁGINA 12

melhor a ser adotado pela APS. A concessão em Paranaguá servirá de exemplo para eventualmente poder vir a ser copiada no canal do Porto de Santos.

“Hoje temos uma legislação que autoriza e orienta uma concessão da dragagem, que seria do ponto de vista logístico, do ponto de vista de formação de contrato, mais adequado para este momento. Teremos um modelo para enfrentar os problemas que lá, em Paranaguá, já foram enfrentados. Então, estamos aguardando o desfecho justamente para criarmos uma comissão que poderá estudar se funcionou, quais foram as dificuldades encontradas, para então analisar a possibilidade de se copiar para Santos”, afirmou.

A questão da concessão da dragagem também foi debatida pelo presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, que afirmou que é importante solucionar o problema da dragagem inicialmente para depois discutir e se pensar em modelos de gestão com mais tempo e mais calma.

“Nós temos uma situação emergencial, que temos que



O presidente da Autoridade Portuária de Santos falou sobre a questão da dragagem durante o painel “Modelo de gestão para o futuro do Porto de Santos”

resolver, que é a causa do problema. Quando falamos de gestão na verdade, falamos de dragagem. Para a dragagem há solução, colocada em andamento no Porto de Paranaguá, que é a concessão do canal. O que pre-

cisamos agora é verificar os estudos, nos unirmos no seguinte ponto, o que vai gastar mais tempo? Lutar para uma alteração legal para depois decidir que modelo que vamos implantar. Ou então implantar a

dragagem de concessão, que já tem a modelagem, até para permitir que tenhamos tempo para debater o novo modelo de gestão. Precisamos ter dragagem e depois discutir modelo com calma”, analisou.

## Ressalvas

Na mesma linha de Aquino e de Pomini, o diretor-executivo da ABTRA (Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados), Angelino Caputo, afirmou que o modelo de concessão de dragagem está realmente mais avançado, mas fez ressalvas.

“O modelo da concessão da dragagem já está mais avançando realmente. E pode ser usado. Mas temos de lembrar que a zeladoria, como diz o secretário (nacional de Portos) Fabrizio (Pierdomenico), não é só a dragagem. Tem que pintar meio-fio, asfaltar ruas, recolher lixo, fornecer água. A zeladoria pode ser segmentada e ainda pode ser espaço para alguma coisa condominial mesmo que a dragagem esteja de fora. Claro que a maior atratividade é o serviço de dragagem, o que movimenta maior quantidade de volumes. A natureza a gente sabe que ela não espera. A natureza está jogando sedimentos no canal enquanto debatemos. Então, se o modelo de concessão da dragagem está mais avançado, vamos olhar”, comentou.



**SISTEMAS, TECNOLOGIAS E AUTOMAÇÃO PARA PORTOS, TERMINAIS ALFANDEGADOS E RECINTOS SOB CONTROLE ADUANEIRO.**

- CONTROLE DE ACESSO DE PESSOAS, VEÍCULOS E CARGAS
- PORTAL DO CLIENTE
- GESTÃO DE RISCO DE CARGAS PARA EXPORTAÇÃO
- AGENDAMENTOS DE CAMINHÕES E CARGAS
- AUTOMAÇÃO DE FLUXOS INTERNOS
- CHECK-LIST PARA TRANSPORTADORES E TERMINAIS OEA
- GESTÃO DE OPERAÇÃO PORTUÁRIA
- DUE E DUIMP PORTAL UNICO RFB
- CENTRAL DE OPERAÇÕES E VIGILANCIA ADUANEIRA
- GATES COM OCR E RFID
- CONFERÊNCIA REMOTA VIA WEB
- M DULO RECINTOS PORTAL UNICO RFB
- GESTÃO OPERACIONAL DE TERMINAIS WMS
- TOTEM DE AUTO ATENDIMENTO

(13) 99158-0331 

(13) 3385-2482 / 3385-2483

comercial@iportsolutions.com.br

www.iportsolutions.com.br



## DESIGN - BUILD - CONNECT

O Grupo Jan De Nul molda água e terra. No mundo inteiro. Viabilizamos produção de energia offshore e provemos profundidades seguras à vias navegáveis. Construímos novos portos, recuperamos linhas de costa, criamos e ampliamos terrenos. Realizamos obras complexas de infraestrutura e construímos qualquer tipo de edificação. Enfrentamos qualquer forma de poluição. Graças à vultuosa interação dentro de nossa empresa, podemos oferecer soluções completas que combinam uma, várias ou mesmo todas essas atividades. No Brasil temos presença, histórico e protagonismo.

JANDENUL.COM

FOTO: DRAGA DE CORTE E SUCCÃO 'WILLEM VAN RUBROECK' E BATELÕES 'BOUSSOLE' E 'LE GUERRIER' - DRAGAGEM NA MAURITÂNIA



ESPECIAL

SANTOS EXPORT

OBRAS

# Túnel do maciço central de Santos pode ser viabilizado mesmo sem desestatização, diz prefeito

Vista pelo chefe do Executivo como uma nova entrada da cidade, via pode dar mais agilidade à chegada de caminhões

Gabriel Imakawa/Brasil Export

CÁSSIO LYRA  
redação@portalbenews.com.br



O prefeito Rogério Santos completou dizendo que a obra do túnel do maciço central custaria, atualmente, em torno de R\$ 400 milhões

Um dos assuntos mais esperados para a edição 2023 do Santos Export, principal fórum de Logística, Infraestrutura e Transportes voltado para o Porto de Santos, tratou da questão que envolve os problemas de acesso ao cais santista. Um projeto viário dentro da Cidade de Santos, que constava na desestatização do Porto de Santos, pode dar mais agilidade à chegada de caminhões no porto. Mesmo sem a privatização do cais santista, a viabilização desse empreendimento ainda deve acontecer.

Chamado de túnel do maciço

ção central, que ligaria a Zona Noroeste de Santos com a Zona

Leste por meio da região de morros da cidade. Um dos deba-

tedores do painel que discutiu acessos no Santos Export, o

prefeito Rogério Santos (PSDB) definiu o projeto como uma nova entrada de Santos.

Segundo o prefeito, essa nova ligação viária dentro da cidade poderia dar mais agilidade aos caminhões que chegam ao Porto pela Via Anchieta. A ideia seria que os veículos de passeio cheguem ao município pela Rodovia dos Imigrantes, passando por São Vicente seguindo até o túnel do maciço.

“Seria um túnel estratégico. Seria uma nova entrada de Santos. Atualmente, temos a entrada pela Anchieta, a Avenida da Praia, na divisa Santos-São Vicente, e o sistema de balsas (Santos-Guarujá). Na prática, os caminhões que descem pela Anchieta usariam exclusivamente a entrada de Santos. E os automóveis urbanos que normalmente sobem ou des-

Desde 1932, uma **atuação multidisciplinar abrangente** que atende todo o setor de logística e comércio internacional, se expandindo pela indústria marítima, portuária, infraestrutura, energia e transportes.

Com uma equipe **diversa**, geramos soluções **inovadoras** e **personalizadas** para demandas complexas e projetos pioneiros, através de uma visão mais integral, estratégica e sustentável.

COMPROMETIDOS  
COM OS SEUS  
DESAFIOS



**KINCAID**  
MENDES VIANNA  
ADVOGADOS

REUNIMOS AS MELHORES SOLUÇÕES  
LOGÍSTICAS PARA VOCÊ INTEGRAR O  
SUCESSO AOS SEUS NEGÓCIOS.

- TRANSPORTE RODOVIÁRIO**  
350 veículos fazendo a gestão de cargas por todo o Brasil.
- CENTRO DE DISTRIBUIÇÃO E ARMAZÉNS GERAIS**  
Qualidade e precisão de armazenamento e prazos.
- AGENCIAMENTO DE CARGAS**  
Operações integradas de/ para os principais portos do mundo. Somos WCA e IATA.
- DESPACHO ADUANEIRO**  
Todas as etapas e processos de importação e exportação.
- TERMINAL ALFANDEGADO**  
+ de 100 mil m<sup>2</sup> de área.

[www.marimex.com.br](http://www.marimex.com.br)

**MARIMEX**  
INTELIGÊNCIA PORTUÁRIA  
EM LOGÍSTICA INTEGRADA



CONTINUAÇÃO DA MATÉRIA DA PÁGINA 14

cem pela Imigrantes teriam essa via de acesso. Então, seguiriam pela Imigrantes; não entrariam na Interligação de Cubatão. Entram na (Avenida) Augusto Severo (em São Vicente). Faremos uma ligação da Augusto Severo com a Haroldo de Camargo, na Zona Noroeste (em Santos). E de lá entram na Vila São Jorge, saindo no bairro do Marapé, através do viário da (Rua) Carvalho de Mendonça”, explicou o prefeito santista.

O projeto do túnel constava no pacote de obras a serem executadas dentro do município com a desestatização do Porto de Santos. Agora com o novo Governo Federal, no qual o ministro de Portos Márcio França já definiu que não haverá privatizações das Autoridades Portuárias, Rogério Santos afirmou que já discutiu a viabilização do empreendimento com o governador Tarcísio Freitas (Republicanos).

“É uma obra importante para o porto. Por isso o então ministro colocou dentro desse pacote de obras da desestatização. Ela é importante a partir do momento em que separa os veículos urbanos dos caminhões e isso dá uma agilidade

“  
**É UMA OBRA IMPORTANTE PARA O PORTO. POR ISSO O ENTÃO MINISTRO COLOCOU DENTRO DESSE PACOTE DE OBRAS DA DESESTATIZAÇÃO. ELA É IMPORTANTE A PARTIR DO MOMENTO EM QUE SEPARA OS VEÍCULOS URBANOS DOS CAMINHÕES E ISSO DÁ UMA AGILIDADE MAIOR NO TRECHO DE CHEGADA EM SANTOS”**

**ROGÉRIO SANTOS**  
 prefeito de Santos

maior no trecho de chegada em Santos. O governador Tarcísio reiterou que, independentemente do caminho que siga a questão do porto (privatização), há interesse do Governo do Estado em fazer essa obra”, comentou.

Rogério Santos completou dizendo que a obra do túnel do maciço central custaria, atual-

mente, em torno de R\$ 400 milhões. Já existe um anteprojeto, apresentado pela Prefeitura no ano passado, e os licenciamentos ambientais já foram liberados, segundo o prefeito.

O projeto prevê a construção de dois túneis, com cerca de 1,3 quilômetro cada. As ligações entre as zonas Noroeste e Leste serão feitas no morro próximo à divisa de Santos e São Vicente, no bairro Vila São Jorge.

**Impasse**

Até o momento, o Governo do Estado não apresentou projetos e nem anunciou estudos para uma nova ligação rodoviária entre Planalto e Planície. Diversas possibilidades já foram levantadas em anos anteriores, tais como a terceira pista da Rodovia dos Imigrantes, um novo trecho rodoviário que faria a ligação do Rodoanel junto à Rodovia Cônego Domênico Rangani, entre outras.

O Governo Estadual esbarra em licenças ambientais para poder fazer uma nova ligação rodoviária.

Segundo a Ecovias, concessionária que administra o Sistema Anchieta-Imigrantes,

aproximadamente 12 mil caminhões percorrem a Via Anchieta por dia, em condições normais. Devido ao crescimento de movimentação de cargas no Porto de Santos e à alta deman-

da dos serviços, a expectativa é de que o número de veículos pesados aumente, podendo vir a prejudicar e causar um gargalo gigantesco na chegada ao Litoral.



**TÚNEL DO MACIÇO AJUDARÁ TRÁFEGO DO PORTO, DIZ PREFEITO DE SANTOS**

O prefeito de Santos, Rogério Santos, fala sobre os planos para a construção do túnel do Maciço Santista, que, indiretamente, poderá melhorar o tráfego com destino ao Porto de Santos. O projeto foi apresentado durante sua apresentação no Santos Export 2023. Em entrevista exclusiva ao BE News, o prefeito deu mais detalhes da obra. Acesse o link a partir da QR Code abaixo e confira.



**Medeiros • Emerick**  
 A D V O G A D O S

Medeiros, Emerick Advogados é um escritório de advocacia que atua nas áreas de Direito Público e Empresarial, com foco em regulação, projetos de infraestrutura, concessões, parcerias público-privadas, licitações e contratos administrativos. Fundado em 2008, o escritório presta serviços jurídicos abrangentes, de natureza consultiva e em litígios administrativos, judiciais e arbitrais.



Além da atuação no setor portuário, marítimo, aduaneiro e internacional, possui grande experiência no setor do Agronegócio, exercendo de maneira simples e próxima ao cliente, uma advocacia ágil, moderna e inovadora, com foco em efetividade, solução de problemas e indicação de melhores estratégias.



**Medeiros • Emerick**  
 A D V O G A D O S

Rua Heitor Stockler de França, 396 – 23º Andar – Sala 2305 Edif. Neo Business  
 Centro Cívico – Curitiba/PR CEP: 80030-030  
 ☎ +55 41 3352 0971 📠 +55 41 99131-5709  
 secretaria@medeiosemerick.adv.br

**Great Place To Work®**  
 Certificada  
 Mar/2023 - Mar/2024  
 BRASIL

**MODALGR.**

**TECNOLOGIA & INOVAÇÃO**

Conte com a empresa referência em tecnologia para o Mercado Logístico.

**CONHEÇA NOSSAS SOLUÇÕES**

**WWW.MODALGR.COM.BR**



ESPECIAL

SANTOS EXPORT

INTEGRAÇÃO

# Diretor da Antaq pede maior integração entre os setores de transportes e portuário

Eduardo Nery enumerou diversos casos onde há atuação em conjunto entre esses atores

Gabriel Imakawa/Brasil Export

CÁSSIO LYRA  
redação@portalbenews.com.br



O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, defendeu as diversas ações integradas da agência reguladora com órgãos como o CADE, o Ibama e a ANTT

acordo de cooperação para efetivar a atuação conjunta. “Em abril, tivemos uma primeira reunião que vai definir as fiscalizações e os próximos passos desse contrato firmado”, disse.

(Ferrovias Internas do Porto de Santos), em que foi firmado um

Um dos temas em debate no InfraJUR - Encontro Nacional de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes, que abriu a programação do Santos Export 2023, foi a sobreposição de competências no setor dos transportes. O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) defendeu parcerias e trabalhos integrados da agência com outros atores do setor em prol da economia.

Durante sua fala no painel, Nery defendeu as diversas ações integradas da Antaq, seja com o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), com o Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis) e com a própria Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), citando algumas delas

que ocorreram em Santos e também em Itajaí (SC).

“Os cuidados como agência exemplificariam a parceria com o CADE. Tivemos uma análise concorrencial em parceria, como o STS 10 (em Santos). Trocamos experiências, pedimos uma manifestação, e com base nesses elementos tivemos um posicionamento final. O objetivo justamente é evitar a proliferação de pareceres, que é tudo que o setor não quer e não

precisa. Outro exemplo, com o CADE também, seguindo uma recomendação do TCU (Tribunal de Contas da União), foi para que em Itajaí também fosse feito. Acabamos de editar portarias para que tanto CADE e Antaq possam se manifestar em relação a uma análise do processo de arrendamento do Terminal de Contêineres do Porto de Itajaí”, comentou.

Antaq e ANTT atuaram juntos na fiscalização da Fips

## MINISTROS DO TCU E DO STJ FALAM SOBRE O SETOR DE INFRAESTRUTURA

Os ministros Benjamin Zymler, do TCU, e Benedito Gonçalves, do STJ, comentam a atuação do Tribunal de Contas e do Judiciário em processos ligados ao setor de infraestrutura, em entrevista exclusiva ao BE News, feita durante o Santos Export 2023. Acesse o vídeo das entrevistas a partir dos QR Codes abaixo.



**msc.com**

**MOVING THE WORLD, TOGETHER.**

## GRANEL QUÍMICA

Uma empresa associada ao Grupo Odfjell

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

A Odfjell opera uma frota global de cerca de 75 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 Odfjell  
+ 55 11 3549 5800  
www.odfjellterminals.com.br  
www.odfjell.com

ODFJELL TERMINALS  
GRANEL QUÍMICA LTDA.



ESPECIAL

SANTOS EXPORT

SOLUÇÃO

# Falta de soluções para gargalos no Porto de Santos motiva criação do Movimento pelo Sim

Iniciativa do Grupo Brasil Export quer pressionar o poder público em busca de projetos para resolver de vez problemas de acesso ao complexo

Gabriel Imakawa/Brasil Export

VANESSA PIMENTEL  
vanessa@portalbenews.com.br  
Da Redação  
redacao@portalbenews.com.br



Ricardo Molitzas anunciou a criação do Movimento pelo Sim logo após o encerramento do painel "Demandas e desafios dos embarcadores de carga no Porto"

O Santos Export - Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, realizado nos dias 15 e 16 deste mês, será lembrado pelo início do "Movimento pelo Sim". A iniciativa foi idealizada pelo Grupo Brasil Export para pressionar o poder público em busca de soluções definitivas para problemas constantes no setor de infraestrutura.

O anúncio desse movimen-

to foi feito pelo presidente do Conselho do Santos Export e diretor-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Ricardo Molitzas, logo após o encerramento do painel "Demandas e desafios dos embarcadores de carga no Porto".

Nesse debate foram recorrentes as queixas dos participantes sobre os problemas nos acessos ao Porto de Santos. E isso motivou Molitzas a subir ao palco para expressar seu incômodo e propor a criação do movimento.

"A gente não teve nada de concreto. E isso é um fato que aconteceu no painel. A gente não tem de concreto a terceira via (rodovia) de ligação Planalto-Baixada (Santista). A gente não tem de concreto o início dos investimentos na Fips (Fer-



## OGMO SANTOS, 28 anos

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

**7 mil** horas de treinamento neste ano

**2.8 mil** trabalhadores portuários avulsos ativos

**600 mil** oportunidades de trabalho por ano

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



www.ogmo-santos.com.br



## Há 10 anos, a Piacentini do Brasil nasceu com a missão de planejar e desenvolver projetos com soluções diferenciadas.

Piacentini do Brasil é referência na construção civil pesada, com forte atuação nos segmentos de obras marítimas, portuárias e fundações especiais.

Com uma equipe altamente capacitada, equipamentos próprios, ética, qualidade, segurança e sustentabilidade, a Piacentini do Brasil sempre cumpre o que promete! Nenhuma obra é grande demais! Nenhum desafio é impossível! E, mesmo depois de uma década, temos a sensação de que estamos apenas começando!

**Piacentini do Brasil, há 10 anos construindo desafios todos os dias!**





CONTINUAÇÃO DA MATÉRIA DA PÁGINA 17

rovia Interna do Porto de Santos). Então, aqui fica essa proposta para que a gente aja, através da liderança do Santos Export”, declarou.

Apesar de Molitzas ter citado especificamente os problemas enfrentados pelos usuários do Porto de Santos, o Movimento pelo Sim promete pressionar autoridades para que investimentos sejam feitos nos complexos portuários do país que passam pela mesma realidade.

Para justificar a ideia do movimento, o presidente do Conselho do Santos Export citou uma declaração do secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo, Jorge Lima, que havia proferido uma palestra naquele dia, o segundo e último do fórum.

“Escutei hoje o secretário Jorge Lima dizer o seguinte: ‘Nós precisamos de vocês. Porque o governo funciona com pressão. Nós precisamos de vocês fazerem acontecer. Nós precisamos da pressão de vocês pela demanda’”, disse Molitzas.

A expressão “Movimento pelo Sim” ele tirou de uma declaração do diretor de Supply



Gabriel Imakawa/Brasil Export

A palestra do secretário de Desenvolvimento Econômico de São Paulo, Jorge Lima, foi citada pelo presidente do Conselho do Santos Export

Chain da Cargill no Brasil, Ricardo Nascimbeni, dada durante o painel anterior.

“Acho que cabe um grande movimento pelo sim. Sim por transposição de trafegabilidade entre Santos e Guarujá. Sim pela Fips. Sim pelos acessos do Planalto à Baixada. Sim por um melhor ordenamento de navios pelo canal. Sim por mais investimentos. Sim, pelo amor de Deus, por segurança jurídica. Que todos nós unamos forças para realizar aquilo que é necessário”, concluiu.

#### Painel

O painel que antecedeu o anúncio do novo movimento reuniu, além de Ricardo Nascimbeni, o diretor de Logística da GM, Neuton Karassawa, e o diretor do Departamento de Infraestrutura da Federação das Indústrias do Estado de São Pau-

lo (Fiesp), André Rebelo.

Eles discutiram sobre a demora para se definir projetos importantes que melhorariam os acessos ao Porto de Santos. Entre eles a construção de uma terceira pista ligando a região da Grande São Paulo ao complexo. Hoje apenas uma rodovia fica à disposição dos caminhoneiros que seguem para lá: a Anchieta, que faz parte do Sistema Anchieta-Imigrantes, administrada pela Ecorodovias.

As projeções do Plano Mestre do Porto de Santos indicam que até 2040 o ativo estará movimentando 240 milhões de toneladas, alta de 50%. Neste cenário, a via Anchieta pode não atender à demanda de caminhões, criando um gargalo preocupante para o setor, podendo causar ainda a perda de cargas para outros complexos portuários do país.

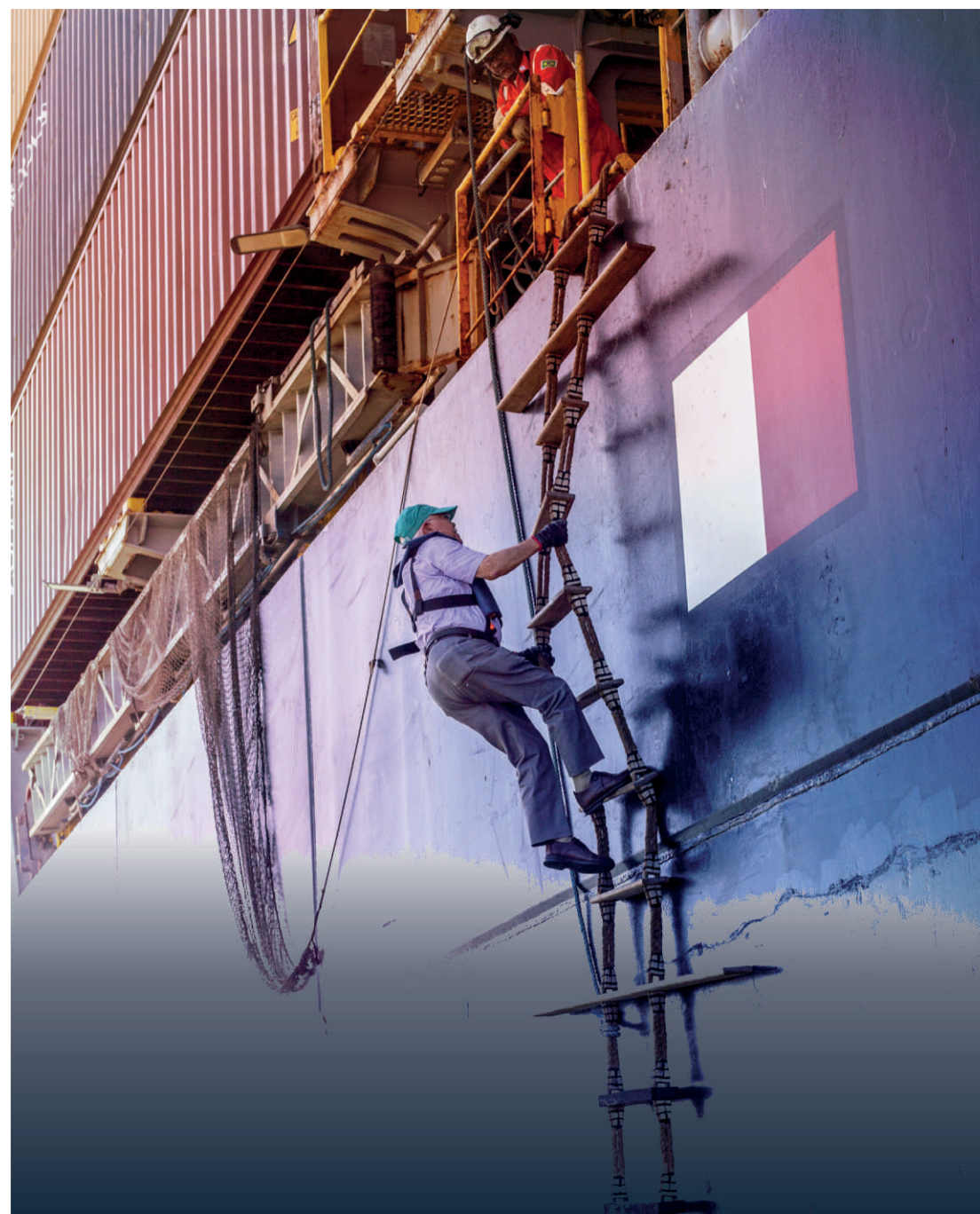
Mesmo com os problemas anunciados, ainda não há uma definição sobre a terceira pista, nem mesmo a previsão de quando os estudos começarão. Vale lembrar que licenças e aprovações de todas as etapas de um projeto desta magnitude costumam levar anos, bem como a conclusão da obra.



#### A AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS JÁ ESTÁ APROXIMANDO O PORTO ÀS CIDADES:

- DADA A LARGADA PARA O TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ;
- CESSÃO DOS ARMAZÉNS 4,5 E 6 À PREFEITURA PARA O PARQUE DO VALONGO;
- REABERTURA DO MUSEU DO PORTO;
- DIÁLOGO TOTAL COM TRABALHADORES E OPERADORES PORTUÁRIOS;
- PROJETO PERMANENTE DE VISITAÇÃO AO CANAL DO PORTO;
- MANUTENÇÃO DOS AMARRADORES NO QUADRO DA COMPANHIA;
- PROGRAMA PERMANENTE DE ZELADORIA;
- CONCURSO ENTRE ESTUDANTES PARA A ESCOLHA DA NOVA LOGOMARCA.

**QUEREMOS UM PORTO AINDA MAIS FORTE E MAIS HUMANO!**



**Praticagem de São Paulo, há 90 anos colaborando para o desenvolvimento do Porto de Santos. Parabéns!**

**PRATICAGEM DO BRASIL**

praticagemdobrasil.org.br



ESPECIAL

SANTOS EXPORT

DIREÇÃO

# Carta do Santos Export defende segurança jurídica e melhores acessos

Documento aponta caminhos para o desenvolvimento do principal complexo marítimo do País

BRUNO MERLIN  
bruno@forumbrasilexport.com.br

O BE News divulga, nesta edição especial, a Carta do Santos Export 2023. O documento é um compromisso da organização dos fóruns organizados pelo Grupo Brasil Export, com o intuito de apontar caminhos para as ideias discutidas pelos debatedores convidados.

Neste ano, as cartas passaram a ser divulgadas pelo veículo de comunicação na semana seguinte à realização de cada evento.

Entre os assuntos abordados no fórum que debateu o futuro do principal complexo portuário do País, ecoaram com mais vigor o senso de urgência



Gabriel Imakawa/Brasil Export

Fórum regional reuniu autoridades locais e nacionais e lideranças empresariais para debater as estratégias de desenvolvimento do cais santista

pelo aprimoramento dos acessos terrestres ao Porto e o clamor por segurança jurídica, quanto às regras e às normas que regem o setor de logística, infraestrutura e transportes.

O Santos Export 2023 marcou também a primeira participação do diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini, em evento envolvendo grande pluralidade de dirigentes da iniciativa privada e autoridades públicas. Pomini tomou posse no início de abril, indicado pelo ministro de Portos e Aeroportos, Marcio França, que também participou do fórum regional, assim como nomes do quilate do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF), André Mendonça, do secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo, Jorge Lima, e do prefeito local, Rogério Santos, além de parlamentares e comandantes das Forças Armadas.

**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!

# Parque Valongo

**Um novo espaço de Educação, Cultura e Lazer que vai transformar a região**

A área do Governo Federal entre os armazéns 4 e 6 no Porto de Santos, onde deverá ser implementado o Parque Valongo, foi cedida ao Município.

O Parque Valongo será um espaço multiuso que contará com equipamentos de Educação, Cultura e Lazer.

Fique atento, participe das audiências públicas e dê sua contribuição nesta importante inovação na nossa Cidade.

**PREFEITURA DE Santos**

Anúncio pago com dinheiro do contribuinte R\$ 4.000,00



CONTINUAÇÃO DA MATÉRIA DA PÁGINA 19

## Carta do Santos Export 2023

Ao longo das últimas duas décadas, o Santos Export obteve sucesso no planejamento, na organização e na execução de suas iniciativas. Iniciado como um evento anual, passou a atuar como fórum permanente em 2021, balizado pelo conhecimento e dedicação de dirigentes de empresas privadas e autoridades do Poder Público. Neste ano, mais uma vez contou com a disposição para o diálogo e com o prestígio de ministros do Executivo e do Judiciário e representantes dos governos estadual, municipal e da Autoridade Portuária de Santos. Entre os temas debatidos, voltaram à tona velhos problemas que minam a competitividade das operações relacionadas ao porto santista, como segurança jurídica, modelo de gestão, demandas dos embarcadores de carga e, especialmente, os acessos terrestres.

A capacidade operacional das vias de acessos para caminhões entre o Planalto e a Baixada Santista já está no limite e é um gargalo significativo para a atividade do Porto. Apesar da boa vontade demonstrada por autoridades e dirigentes de concessionárias que participaram dos debates do Santos Export em 2023, não foi apresentada qualquer solução concreta ou prazos para aumentar essa capacidade. Isso causou grande incômodo e nítido desconforto no colegiado que administra as ações do fórum, de modo que foi lançado, ainda durante a realização do segundo dia de evento, do "Movimento pelo Sim". A criação do movimento foi comunicada logo após o encerramento do painel "Demandas e desafios dos embarcadores de carga no Porto", em que os debatedores lamentaram a indefinição na execução de projetos para eliminar os gargalos de acesso, em especial obras na malha ferroviária - como o início dos investimentos na FIPS (Ferrovia Interna do Porto de Santos) - e a construção de uma nova rodovia ligando a Grande São Paulo e a Baixada Santista.

É importante ressaltar que o atual Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos prevê que em 2040 o complexo marítimo movimentará cerca de 240 milhões de toneladas de carga. Para

efeito de comparação, no último ano a Autoridade Portuária registrou a operação de 162,4 milhões de toneladas pelos terminais instalados. Portanto, serão precisos investimentos que suportem o aumento de 50% do volume movimentado na zona primária do Porto e também em seu entorno, lembrando ainda a necessidade de que essas obras sejam feitas de forma sustentável e aliadas ao crescimento da qualidade de vida na região. O PDZ ainda indica ser necessário aumentar substancialmente as operações pelo modo ferroviário, elevando a participação para 40% na matriz de transportes. Todos os profissionais deste segmento são sabedores que a construção de grandes obras viárias demanda muitos anos, muito esforço e pode esbarrar em contratemplos. Precisamos de senso de urgência, sem dúvida alguma.

Outro debate fundamental levantado ao longo do evento foi a possibilidade de implantação de outorga, pelo Governo Federal, para renovação de contratos de arrendamento portuários. A iniciativa, ainda em caráter de "provocação", necessita ser discutida com ampla participação da comunidade portuária, de forma a construir um ambiente propício para investimentos e que beneficie o Porto de Santos e a região de forma geral, assim como a possibilidade de uma gestão condominial pelos arrendatários. Ainda iniciando seus respectivos trabalhos, as equipes ligadas ao setor de infraestrutura e logística dos governos federal e estadual necessitam trabalhar de modo alinhado às demandas dos que fazem e utilizam desse imprescindível equipamento logístico para o País.

O Santos Export concluiu seu evento anual com a clara sensação de que sim, não podemos perder mais tempo e de que sim, precisamos eliminar qualquer ambiente de incertezas. Sim para a estabilidade das normas e leis que regem o setor de logística, infraestrutura e transportes e sim para o caráter de urgência na implantação de obras de infraestrutura que irão dar suporte ao crescimento do Porto de Santos.



**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

**RELIANCE**  
AGENCIAMENTO E SERVIÇOS PORTUÁRIOS



**100 ANOS DE HISTÓRIA E TRADIÇÃO ACUMULADAS**

**SAMMARCO ADVOGADOS, CONQUISTANDO NOVOS MARES**

Os escritórios de advocacia Sammarco Advogados e Esteves Sá Advocacia se uniram, formando um time com mais de 100 anos de experiências acumuladas. Além das áreas do Direito Marítimo, Portuário e Regulatório, agora também terão como foco a esfera Trabalhista, com o *know-how* de uma equipe com mais de 40 profissionais, duas bases em Santos e uma filial em Brasília. Fundado em 1969, o Sammarco Advogados tem reconhecimento internacional nas áreas do Direito relacionadas aos transportes marítimo, aéreo, rodoviário e ferroviário, além de Direito Portuário, Direito Aduaneiro, Contencioso Estratégico, Regulatório, Mediação e Arbitragem. O Esteves Sá Advocacia, por sua vez, atua na área consultiva e contenciosa Trabalhista desde 1977, com especialização nos setores portuário, ferroviário, logístico e hospitalar. A união dos escritórios visa garantir soluções em diversas áreas do Direito, mantendo os valores de ética, transparência, comprometimento e respeito aos clientes.

**SAMMARCO** ADVOGADOS

**ESTEVES SÁ** ADVOCACIA E ACESSORIA JURÍDICA

www.sammarco.com.br



ESPECIAL

SANTOS EXPORT

OPINIÃO

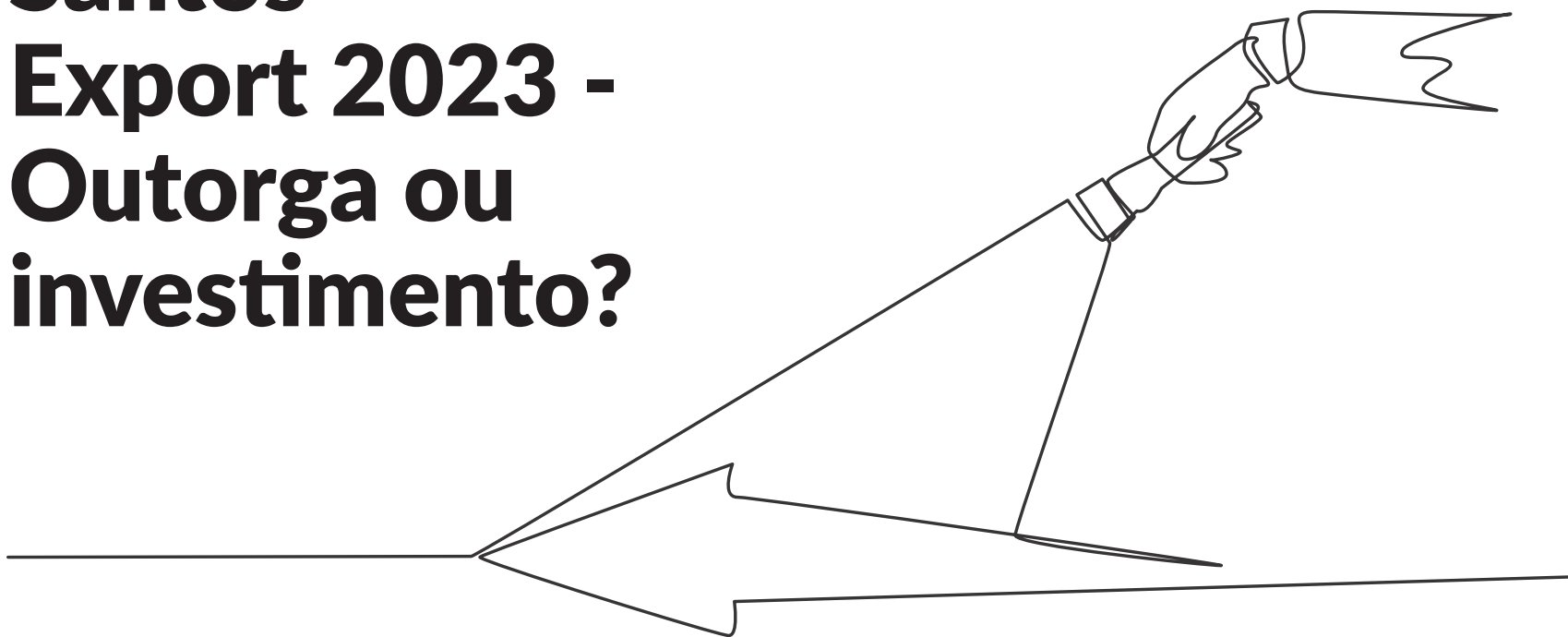


**ADILSON LUIZ GONÇALVES**

Engenheiro, pesquisador universitário e escritor.  
Membro da Academia Santista de Letras  
[opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br)

► ESTRATÉGIA

# Santos Export 2023 - Outorga ou investimento?



N o Brasil, desde 1998, é proibido soltar balões que possam causar incêndio. Mas não há nada contra soltar balões meteorológicos, que têm por objetivo verificar as condições do tempo.

Nesse sentido, o “balão de ensaio” solto pelo secretário nacional de Portos, Fabrizio Pierdomenico, no Santos Export

2023, sobre a possibilidade de cobrar outorga na renovação de contratos de arrendamento teve essa dualidade: tanto serviu para verificar o “clima” da proposta, perante empresários do setor portuário, como revelou certo potencial “incendiário”.

É comum os contratos de arrendamento incluírem uma cláusula de prorrogação. No entanto, o fato dela existir não ►

ISEB3



**Great Place To Work**

Certificada

Fev/2022 - Fev/2023

BRASIL

Há 25 anos, demos o passo inicial para realizar nossa maior ambição: **criar conexões e reduzir distâncias.**



Somos responsáveis por **18% de toda movimentação** de contêineres no país. Oferecemos serviços portuários com logística integrada, atendendo **mais de 9 mil clientes** e impactando milhões de cidadãos no Brasil e no mundo.

**De norte a sul.  
Do porto ao e-commerce.  
Do Brasil para o mundo.**

[www.santosbrasil.com.br](http://www.santosbrasil.com.br)



 @santosbrasiloficial

FAÇA OU RENOVE SEU **CERTIFICADO DIGITAL** E-CPF OU E-CNPJ



- 

Por videoconferência (Válido para o Modelo A1)
- 

Atendimento ao público em geral, no Sindisan ou na sede da sua empresa
- 

Condições comerciais diferenciadas para empresas associadas e apoiadores do Brasil Export.

**Faça seu agendamento agora mesmo!**

Informações:

**13 2101.4745**

Ou pelo WhatsApp:

**13 99122.9115**

[certificadodigital@sindisan.com.br](mailto:certificadodigital@sindisan.com.br)





CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 21

implica obrigatoriedade de sua consumação, nem por parte do contratante, nem do contratado. Porém, o entendimento da maioria dos contratados é de que a renovação seria uma consequência “natural”. Daí, quando tal não ocorre, a judicialização e outras formas de pressão externa são utilizadas, na tentativa de obter a prorrogação.

Até recentemente, a alternativa adotada pelo Poder Concedente era vincular a prorrogação contratual a investimentos em melhoria e expansão da capacidade operacional dos terminais. No caso do Porto de Santos, a “clusterização” prevista no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) de 2020 alterou a “geografia” do complexo portuário.

Via de regra, contratos de arrendamento preveem investimentos, que são realizados ao longo de sua vigência, mas raramente nos últimos anos. Essa é uma opção que vale para negociar a renovação – quando contratualmente prevista –, ou para evitar Capex que não terá retorno do investimento.

O caso de terminais do “Corredor de Exportação”, na Ponta da Praia, é um exemplo notável. Esse tipo de operação, naquele local, próximo a áreas densamente habitadas, havia se tornado o principal conflito na relação porto-cidade. Emissões de material particulado, odores desagradáveis, proliferação de vetores de doenças (ratos e pombos), resíduos de granéis espalhados por vias públicas, congestionamentos e “buzinassos”, por conta de conflitos rododiferenciários no acesso ao porto, atormentavam a vida dos munícipes lindeiros.

Multas eram aplicadas com frequência, mas o problema persistia, em razão de múltiplos fatores: matriz de transportes, tipologia inadequado dos caminhões e vagões utilizados para o transporte de granéis, obsolescência dos equipamentos, manutenção das vias portuárias, agendamento deficiente e proximidade do término de prazo contratual.

O PDZ de 2006 previa a transferência da operação de granéis da Ponta da Praia para a Alemoa. Mas essa proposta foi descartada pelo “PDZ de 2012”, o que foi sem nunca ter sido, pois não foi avaliado pelo Conselho de Autoridade Portuária (CAP), cuja função deliberativa havia sido oportunamente suprimida pela MP 595, publicada no mesmo ano, depois transformada na Lei Federal nº 12.815, no ano seguinte.

A Prefeitura de Santos, em razão da inércia do Governo Federal em resolver o problema, alterou sua legislação de uso e ocupação, tornando desconforme a operação de granéis sólidos entre as regiões portuárias de Outeirinhos e Ponta da Praia. Foi uma solução extrema, que demonstrava o então distanciamento existente, no âmbito da relação porto-cidade.

A reação do Governo Federal foi imediata, acionando o Supremo Tribunal Federal (STF), alegando prerrogativa de definir a ocupação de áreas dentro da poligonal do porto organizado e riscos à economia nacional, em resumo. Essa argumentação foi acatada por aquele tribunal, que sustou os efeitos da legislação municipal.

Nesse interregno, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou a prorrogação do contrato de um dos terminais problemáticos, mas, com uma importante novidade: foi incluído um compromisso de atualização tecnológica, com vistas a colocar as operações no “estado da arte” do controle ambiental. Assim, surgiu o “Projeto Novos Ares”, que melhorou significativamente as condições ambientais na região, reduzindo os impactos negativos de até então.

Foi uma solução cuja intenção poderia ter sido comunicada previamente, evitando o imbrólio jurídico. Esse era mais um dos problemas da relação porto-cidade de então - comunicação deficiente -, agravado pela perda de poder deliberativo do CAP, ▶



**30 ANOS**  
**DIALOGANDO**  
**PELO FUTURO**

SÃO TRÊS DÉCADAS COM O OLHAR  
VOLTADO PARA O DESENVOLVIMENTO  
INTELIGENTE DO SETOR PORTUÁRIO,  
ATUANDO ALINHADO COM OS OPERADORES  
DO ESTADO DE SÃO PAULO E ATIVANDO  
A ECONOMIA DO NOSSO PAÍS.

**SOPESP**  
SINDICATO DOS OPERADORES PORTUÁRIOS  
DO ESTADO DE SÃO PAULO

sopesp.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](mailto:suzanoterminal32@suzano.com.br)

**suzano**  
nós plantamos o futuro



CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 22

que tinha, como ainda tem, representação municipal.

O fator positivo desse período foi que, a partir de então, o compromisso de atualização tecnológica nas operações e processos passou a constar em todos os contratos de arrendamento. Essa condição tende a ser mantida e aprimorada por outros compromissos, como o atendimento aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e implantação do conceito de ESG. Mas o que isso tem a ver com o “balão de ensaio” do pagamento de outorga, no caso de renovações antecipadas?

Bem, aí entra a manifestação do secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado de São Paulo, Jorge Lima. Ele afirmou, à audiência, que o Governo do Estado assumiria a vanguarda na reforma tarifária, reduzindo impostos para incentivar investimentos e, assim, aumentar a arrecadação. O Governo Federal quer recursos para investir em programas sociais, o que é compreensível. Porém, somente uma economia forte e pujante garante esses recursos e, principalmente, reduz sua demanda, pela geração de empregos diretos e indiretos.

Assim, para atender “gregos e troianos”, o ideal seria, no caso de renovações antecipadas, em vez de cobrar valor de outorga - que não necessariamente seria destinado ao setor portuário -, exigir investimentos na melhoria e na expansão da capacidade operacional dos terminais. Desta forma, em vez de receber um valor, por mais alto que seja, sem consequências diretas na competitividade das operações portuárias, o Governo Federal receberia regularmente os valores relativos às pranchas e as receitas oriundas das operações de importação, exportação e cabotagem, num cenário de melhor produtividade e competitividade.

Essa foi a manifestação dos empresários que participaram do painel em que a ideia foi apresentada. Se foi apenas uma

sondagem do Governo Federal, a resposta parece ter sido clara, para o bom entendedor.

Lembrete: os portos públicos não precisam de mais problemas para competir com os Terminais de Uso Privado (TUP). Além disso, como já mencionado, embora a renovação contratual não seja obrigatória, a oportunidade de renovar deve considerar o desempenho histórico do contratado, a tipologia da carga operada em função da demanda nacional e internacional, em médio e longo prazo, entre outras variáveis.

No caso da tipologia de carga, também é importante avaliar se a “clusterização”, em certos setores, não está “engessando” a possibilidade de atração de novas cargas, de maior valor agregado, considerando a intencionalidade dos governos Federal e Estadual na reindustrialização do país. O que falta, ao que parece, é avaliação de horizontes econômicos.

Também é importante reavaliar a burocracia que envolve as licitações de áreas portuárias. Recente artigo, de autoria de Luís Cláudio Montenegro, aponta que cerca de 56% das áreas dos portos públicos nacionais estão desocupadas!

Burocracia que envolve licenciamentos ambientais e judicializações, que, até certo ponto surpreendentemente, opôs o atual Presidente à sua Ministra do Meio Ambiente e Mudança do Clima, no que se refere à exploração de petróleo a mais de 500 km da foz do Rio Amazonas, vetada pelo Ibama. O curioso é que a Petrobras, caso não consiga reverter essa decisão, pretende efetuar essa operação no Suriname ou na Guiana Francesa. Curioso sobretudo no caso da Guiana Francesa, território ultramarino de um dos países que mais cobra compromissos ambientais do Brasil.

Misturei alhos com bugalhos, rimando boi com abóbora e açúcar com sal?



**Nossos Terminais contribuem cada vez mais com a movimentação do agronegócio, crescendo e se desenvolvendo junto com o maior Porto da América Latina!**

TEG e TES (Joint Venture da Cargill e Louis Dreyfus Company - LDC) e TEAG (Joint Ventura da Cargill com a Hédera) têm como cadeia de processos o recebimento, armazenagem e embarque de soja, milho, farelo e açúcar, operando em escala de revezamento 24 horas por dia, gerando alta empregabilidade na região.

Nossa visão é ser referência em operação portuária de granéis sólidos no Brasil, gerando resultados sustentáveis, superando as expectativas de nossos clientes e colaboradores (as).



Saiba mais sobre nós acessando o QR-Code acima.



**T-Grão:  
25 anos de  
história!**

O T-Grão começou como um sonho em 1998, ao iniciar a exploração do Silo do Porto de Santos!

Hoje, 25 anos depois, o T-Grão é referência nacional e mundial no armazenamento e transporte de grãos. Mais de R\$ 200 milhões em investimentos ao longo dos anos garantiram um alto nível de automação, segurança e procedimentos sustentáveis que fazem do T-Grão uma empresa inovadora e respeitada! Quando o negócio é grão, o T-Grão não tem apenas tecnologia, sustentabilidade e segurança! O T-Grão tem história!





CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 23

Isso só mostra a complexidade e a interação dos problemas que o Brasil precisa resolver, interna e externamente, para deixar de ser o país de um futuro constantemente adiado.

Talvez, mas, por falar em bovinos - que integram um dos setores do agronegócio, "carro-chefe" das exportações nacionais -, valem algumas analogias relativas:

Não adianta o Brasil ser como uma vaca holandesa, produzindo

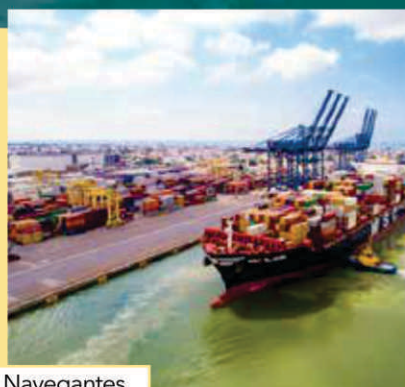
litros e mais litros de leite para, depois, dar um coice no balde, entendido como a burocracia estatal e a falta de investimentos em logística. Tampouco faz sentido querer leite e carne em abundância, sem ter pasto e ração para alimentar e expandir o rebanho, entendido como incentivos à produção e empregabilidade associada. Por fim, diz o ditado que é o olho do dono que engorda. Assim, o governo deve agir para que a economia prospere, o que não vai ocorrer se priorizar comer a "carne" até "roer o osso".

É COMUM OS CONTRATOS DE ARRENDAMENTO INCLuíREM UMA CLÁUSULA DE PRORROGAÇÃO. NO ENTANTO, O FATO DELA EXISTIR NÃO IMPLICA OBRIGATORIEDADE DE SUA CONSUMAÇÃO, NEM POR PARTE DO CONTRATANTE, NEM DO CONTRATADO. PORÉM, O ENTENDIMENTO DA MAIORIA DOS CONTRATADOS É DE QUE A RENOVAÇÃO SERIA UMA CONSEQUÊNCIA "NATURAL". DAÍ, QUANDO TAL NÃO OCORRE, A JUDICIALIZAÇÃO E OUTRAS FORMAS DE PRESSÃO EXTERNA SÃO UTILIZADAS, NA TENTATIVA DE OBTER A PRORROGAÇÃO.

## A TiL acredita em Santos e no Brasil.



Santos



Navegantes



Rio de Janeiro

Presente nos principais portos do mundo, a TiL **acredita, investe e desenvolve** projetos de infraestrutura portuária fundamentais para o Brasil.

# TiL

Terminal Investment Limited  
www.tilgroup.com

Compromisso com a sustentabilidade, guiando-nos em direção a um futuro equilibrado e consciente

I-REC STANDARD

TRANSBRASA

MAN & PARTS

TEL: 0800 00 00 00

TRANSBRASA

www.transbrasa.com.br





ESPECIAL

SANTOS EXPORT

OPINIÃO



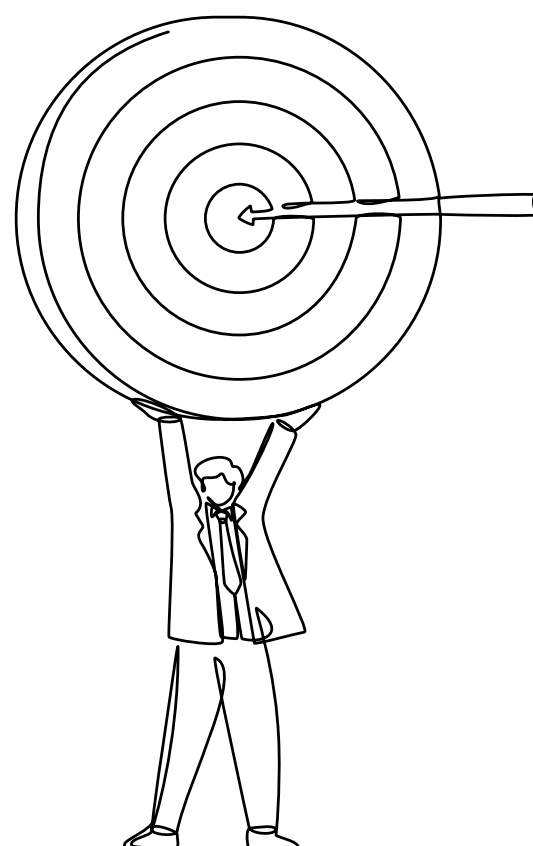
**CELSO PEEL**

desembargador do Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo (TRT-SP), vice-presidente da Academia Brasileira de Direito Portuário e Marítimo e presidente do Conselho Jurídico do Centro de Estudos Brasil Export

[opinio@portalbenews.com.br](mailto:opinio@portalbenews.com.br)

► DIREITO

# InfraJur Santos - objetivos atingidos



Após o sucesso do InfraJur de Manaus (AM), durante o mês de abril, quando tratamos das questões envolvendo o Meio Ambiente e a Infraestrutura, ocorreu no último dia 15 de maio o Encontro Regional de Direito da Infraestrutura, Logística e Transportes – InfraJur – Santos, dentro da programação do Centro de Estudos Brasil Export (Cebe)

organizado em parceria com a Academia Brasileira de Direito Portuário e Marítimo (ABDPM).

O InfraJur busca trazer à discussão as questões jurídicas locais ligadas a Infraestrutura, Logística e Transportes, razão pela qual foi tratado, no primeiro painel em Santos, os desafios legais para gestão condominial nos portos. A moderação foi do ►

## RUMO A 2030 DE FORMA CADA VEZ MAIS SUSTENTÁVEL

Estamos conectados ao novo ritmo do mundo e estabelecemos uma série de metas ESG que queremos alcançar até 2030.

As nossas ações para reduzir impactos e gerar mudanças positivas já começaram a mostrar resultados.

No site da Ultracargo, é possível acessar a Central de Indicadores ESG, que mostra como estamos evoluindo no propósito de crescer com sustentabilidade e responsabilidade social.

Acesse o QR Code ao lado para acompanhar a nossa transformação:

<b>USO DE ENERGIA ELÉTRICA RENOVÁVEL E CERTIFICADA</b>	2020 5%	2022 100%
<b>ENVIO DE RESÍDUOS PERIGOSOS E NÃO PERIGOSOS PARA ATERRO</b>	2020 99%	2022 49%
<b>MULHERES E PESSOAS NEGRAS EM CARGOS DE LIDERANÇA</b>	2020 18%	2022 29%
<b>INVESTIMENTOS SOCIAIS (REAIS EM MILHÃO POR ANO)</b>	2020 0,7	2022 1,0
<b>EMISSIONES DIRETAS (ESCOPO 1) DE GASES DE EFEITO ESTUFA (TONELADAS DE CO2E)</b>	2020 10.715,2	2022 8.164,9

## Santos tem o maior porto da America Latina, e o maior sistema de cooperativa médica do mundo.

Aqui tem gente.

Aqui tem Cuidado.

Aqui tem Unimed.

**A Unimed Santos, pioneira do cooperativismo médico, se orgulha de cuidar da saúde do trabalhador das principais empresas portuárias.**

Você também pode fazer parte  
Acesse: [unimed santos.coop.br](http://unimed santos.coop.br)



CONTINUAÇÃO DO TEXTO DA PÁGINA 25

dr. James Winter, vice-presidente da Comissão Nacional de Direito Marítimo e Portuário da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), tendo a participação do advogado Marcelo Sammarco, do presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), dr. Anderson Pomini, e do desembargador Fernando Reverendo Vidal Akaoui, do Tribunal de Justiça de São Paulo (TJ-SP).

O Porto de Santos tem muitos desafios, em especial a dragagem do canal do Porto e os acessos, inclusive o marítimo. O primeiro painel do InfraJur discutiu qual seria a melhor opção para a administração do canal: uma gestão condominial ou a concessão do serviço de dragagem, considerando a segurança jurídica.

O desembargador Fernando Akaoui trouxe a contextualização do arcabouço legal sobre a contratação, pelo poder público, dos serviços de dragagem e sobre os acessos ao Porto Organizado de Santos, o que foi complementado pelo advogado Marcelo Sammarco, discorrendo sobre as formas de contratação, visando dar maior segurança jurídica ao setor portuário, e sobre a responsabilidade da cogestão da dragagem e do acesso terrestre.

Por último, o dr. Anderson Pomini tratou da importância da atuação do poder público, defendendo a continuação da Administração do Porto de Santos pela empresa pública. Também foi discutida a ligação entre a Margem Direita e Esquerda do Porto, por meio de um túnel submerso.

Pomini ainda trouxe à baila a questão ideológica do tamanho do Estado, em especial a participação do Estado na Administração do Porto de Santos - mas fazendo provocações de questões jurídicas, como a obrigatoriedade ou não dos operadores portuários concordarem em participar da cogestão condominial e o respeito ao princípio da isonomia entre os operadores, entre outros questionamentos jurídicos.

Levantou o questionamento do descumprimento, pelas empresas públicas, das suas obrigações contratuais, uma vez que foi constatado que a administração portuária não cumpriu com as suas obrigações mínimas, o que poderá levar à redução da tarifa, uma vez que o lucro não é o objetivo principal da Administração Pública e, sim, regular e contribuir com o mercado.

O segundo painel tratou de tema que aflige todo o setor de infraestrutura e logística, que é a sobreposição de competências das agências reguladoras e dos demais órgãos do poder público, em especial quando o Tribunal de Contas da União (TCU) interfere na atividade-fim das agências, gerando insegurança jurídica na atividade regulatória.

O painel foi presidido pela professora doutora Ingrid Zanella Andrade Campos, presidente da Comissão Nacional de Direito Marítimo e Portuário da OAB, tendo como debatedores o dr. Eduardo Nery, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o dr. Lucas Asfor, da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), e a dra. Bernadete Bacellar Mercier, diretora da Autoridade Portuária de Santos.

Foram trazidos os parâmetros legais de atuação das agências reguladoras e discutidas as balizas de controle que podem ser exercidas pelo Tribunal de Contas, em relação à atividade finalística das agências.

Por último, fechando o InfraJur Santos, tivemos o painel com a moderação do desembargador Celso Peel, com a presença dos ministros Benjamin Zymler, do Tribunal de Contas da União (TCU), Benedito Gonçalves, do Superior Tribunal de Justiça (STJ), e André Mendonça, do Supremo Tribunal Federal (STF).

O min. Zymler ressaltou a importância da participação dos

agentes públicos em eventos com especialistas na área de Direito Portuário, uma vez que o ministro do Tribunal de Contas tem o apoio das secretarias especializadas para decidir sobre questões do setor portuário. Falou ainda sobre a questão do controle sobre as políticas públicas brasileiras e da eficiência/eficácia dessas políticas. Discorreu sobre as questões específicas do setor portuário, como o THC2, taxa cobrada pelos terminais pelo serviço de segregação e entrega dos contêineres aos recintos alfandegados independentes, e a verticalização do setor portuário, em debate no processo para a concessão do STS-10 - como sabemos, questões que afligem o setor.

O min. Benedito Gonçalves tratou do controle do ato administrativo, do Direito Regulatório e da importância da discussão de temas em prol do desenvolvimento econômico e jurídico brasileiro. A regulação do setor portuário diz respeito ao Direito Público, que é de competência da seção que faz parte do Superior Tribunal de Justiça, traduzindo-se num desafio o julgamento das questões da regulação portuária, uma vez que houve a passagem do Estado Intervencionista para o Estado Regulador. O ministro defendeu a atuação do Poder Judiciário na revisão judicial efetiva dos atos administrativos, na omissão das agências reguladoras ou nos conflitos entre as mesmas, ressaltando que o Poder Judiciário pode colaborar na melhoria da aplicação de regulação existente, por ser tema instigante que desperta interesse dos magistrados dispostos a manter a harmonia entre os interesses públicos e privados.

O min. André Mendonça iniciou lembrando que a Constituição é uma carta de valores, destacando que a Constituição Brasileira reconhece o desenvolvimento (o setor portuário trabalha no desenvolvimento do País), o bem-estar (o setor produz riqueza, PIB e bem-estar para nossa sociedade), a liberdade (liberdade de trabalho e de livre-iniciativa) e que a intervenção do Estado na economia deve ocorrer apenas quando houver absoluta necessidade, no caso de relevante interesse social.

Continuando, esclareceu que o Brasil, como um Estado de Direito, conta com segurança jurídica, legalidade e proteção ao meio ambiente. Mas destacou que deve existir um avanço nos marcos regulatórios sobre o que se denomina desenvolvimento sustentável e, ainda, que deve existir uma harmonia entre o desenvolvimento econômico e a sustentabilidade, sem a prevalência de um instituto sobre o outro.

Mendonça finalizou sua exposição destacando os indicadores de governança do Banco Mundial, trazendo números sobre a regressão do Brasil em vários desses índices. E abraçou a necessidade de melhora da regulação jurídica no setor portuário, para melhor segurança jurídica e integridade. Defendeu que o Poder Público, o Estado, o Judiciário e as agências reguladoras devem atuar para levar maior segurança jurídica, imparcialidade nos julgamentos, para que, de forma objetiva, tragam solução para os problemas. Por último, declarou que o Poder Público não pode estar encastelado sem analisar as consequências das suas decisões.

Concluindo, acreditamos que o InfraJur Santos atingiu os seus objetivos de fomentar o pensamento e o diálogo sobre o Direito Regulatório aplicado ao setor portuário, entre o poder público e a iniciativa privada, uma vez que não se constrói um país melhor e mais justo sem diálogo.

Convidamos a todos para o nosso próximo encontro, no InfraJur Nordeste, que ocorrerá no mês de junho, nos dias 19 e 20, em João Pessoa (PB), onde continuaremos tratando de temas jurídicos ligados à regulação dos setores de infraestrutura, logística e transportes.

■ O INFRAJUR BUSCA TRAZER À DISCUSSÃO AS QUESTÕES JURÍDICAS LOCAIS LIGADAS A INFRAESTRUTURA, LOGÍSTICA E TRANSPORTES, RAZÃO PELA QUAL FOI TRATADO, NO PRIMEIRO PAINEL EM SANTOS, OS DESAFIOS LEGAIS PARA GESTÃO CONDOMINIAL NOS PORTOS.



# VITRINE



CÂNDICE LA TERZA  
candice@portalbenews.com.br

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

O Santos Export, nos dias 15 e 16 de maio no Blue Med Convention Center, foi sucesso absoluto de público, conteúdo e repercussão, então, vale mais uma Vitrine especial!

Divulgação/Brasil Export



Em foto descontraída, o gerente-geral da Granel Química (Odfjell Terminals), Edson Souki, o vice-presidente de Relações Institucionais do Grupo Ultra, Helano Pereira Gomes, e o superintendente na Transglobal, Renato Freitas de Miranda, sempre participativos e engajados com os projetos do Brasil

Divulgação/Brasil Export



A importante presença do prefeito de Santos (SP), Rogério Santos, apoiando o projeto do Brasil Export.

Divulgação/Brasil Export



Uma foto que merece respeito! O diretor-presidente da DP World Santos, Fabio Siccherino, o presidente do Nordeste Export, Aluisio Sobreira, e o proprietário da Vasco da Gama Turismo e um dos

Divulgação/Brasil Export



O presidente da Associação Comercial de Santos (ACS) e conselheiro do Brasil Export, Mauro Sammarco, o diretor-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) e presidente do Conselho do Santos Export, Ricardo Molitzas, orgulhoso pelos 30 anos bem comemorados do Sopesp, e o diretor financeiro da Associação Comercial de Santos (ACS), Rogério Conde.

Divulgação/Brasil Export



O secretário Nacional dos Portos e Aeroportos, Fabrício Pierdomenico, o diretor de Recursos Humanos da Human Brasil Terminal Portuário - BTP, Joel Contente e consultor internacional da Terminal Investment Limited - TIL, Diogo Piloni aproveitando o intervalo dos painéis para interagir e atualizar as sempre importantes notícias do setor.

Divulgação/Brasil Export



O Diretor do Ciesp/Fiesp, Erik Sanches, o presidente do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros de Santos e Região, Carlos Alberto de Melo, e o presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan), André Neiva, celebrando não só o sucesso do evento, como os 30 anos de conquistas do Sindicato dos Operadores Portuários de São Paulo (Sopesp).

## 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](http://vli-logistica.com.br)

