

FALE COM A GENTE!
Editor Leopoldo Figueiredo
E-mail portomar@atribuna.com.br
Telefone 2102-7269

“Este upgrade no Santos Export chega em momento estratégico, quando o setor deve se unir e debater seu desenvolvimento”
João Batista de Almeida Neto
presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

PORTO & MAR

VISITAS

A edição deste ano do seminário Santos Export Brasil manterá a tradição de complementar a programação do seminário com visitas técnicas a portos internacionais. Dessa vez, os complexos selecionados são os de Algeciras (Espanha), Gibraltar (território britânico no sul da Espanha) e Tanger-Med (Marrocos)

Santos Export debaterá desafios do setor portuário

Evolução do seminário foi anunciada na última semana, durante o lançamento da edição 2018 em São Paulo

Um dos principais fóruns de debates portuários do País, o Santos Export terá seu escopo ampliado a partir deste ano. Se em suas primeiras 15 edições, o evento discutiu principalmente os desafios para o desenvolvimento do Porto de Santos, a partir de agora, ele passa a analisar as grandes questões que afetam o país santista e o sistema portuário nacional, como as polêmicas envolvendo o marco regulatório, os acessos terrestres e marítimos aos terminais e as novas tecnologias do setor. A evolução do evento foi anunciada na última quinta-feira, durante a cerimônia de lançamento de sua 16ª edição, que reuniu autoridades regionais e nacionais e empresários do segmento no Club Athletico Paulistano, na Capital. A edição deste ano do seminário será realizada em 10 e 11 de setembro, no Mendes Convention Center, em Santos. O evento é uma iniciativa do Grupo Tribuna e uma realização da Una Marketing de Eventos. E devido a seu novo escopo, passa a ser denominado Santos Export Brasil 2018 - Fórum Internacional para a Expansão dos Portos Brasileiros. A mudança na proposta do fórum não muda seu compo-



Realizada no Club Athletico Paulistano, cerimônia de lançamento do Santos Export Brasil 2018 reuniu lideranças empresariais e autoridades

misso com o desenvolvimento do segmento. Pelo contrário, a modificação reforça esse objetivo, destacou o presidente da TV Tribuna, Roberto Clemente Santini, que também preside a

Associação Comercial de Santos (ACS). “Em sua história, o Santos Export sempre lutou pelos avanços do Porto de Santos, o principal do País, e sua comunidade. Agora, com o Santos

Export Brasil, teremos como foco todo o setor, Santos e os demais portos. Vamos discutir o desenvolvimento de Santos e dos portos nacionais”, afirmou. A cerimônia de lançamento

também teve a participação do diretor-presidente de A Tribuna, Marcos Clemente Santini, e de diretores do Grupo Tribuna e da Una. Os pontos que serão avalia-

dos no fórum continuam sendo definidos em parceria com autoridades e empresários, consolidando o evento como o grande espaço de debates dessa comunidade, explicou o diretor comercial de A Tribuna e da TV Tribuna, Demétrio Amonio, presente no lançamento. A partir de reuniões da organização do Santos Export Brasil com representantes do setor, alguns temas já foram acertados, como os conflitos de interpretação do marco regulatório do setor. Na última terça-feira, o Tribunal de Contas da União (TCU) restringiu os avanços viabilizados pela lei, como o prazo dos contratos de arrendamento de áreas, que podia chegar a 70 anos. A corte de contas determinou que esse limite só é válido para os contratos firmados a partir do ano passado, quando a regra entrou em vigor. E mesmo assim, pediu que a Procuradoria-Geral da República analise se há alguma inconstitucionalidade em tal medida. A posição do TCU foi criticada por empresas do setor. Outros temas desta edição do fórum serão os avanços tecnológicos do setor e a necessidade de melhorias nos acessos aos portos.

Deputado defende novo projeto de lei

A solução para os problemas envolvendo o marco regulador do setor portuário passa pelo Legislativo, afirmou o deputado federal Beto Mansur (MDB-SP), vice-líder do governo na Câmara. Em sua apresentação durante o lançamento da edição deste ano do Santos Export Brasil, na última quinta-feira, em São Paulo, o parlamentar destacou que o Congresso pode ter um papel “fundamental” para garantir a segurança jurídica

necessária para que a iniciativa privada realize os investimentos necessários ao segmento. “Principalmente o Decreto dos Portos (sancionado pelo presidente Michel Temer no ano passado) tem sido alvo de questionamentos da Polícia Federal, do Ministério Público e até do TCU. Ele está se tornando tóxico, mas suas propostas são boas e não têm irregularidade. Porém, diante de tantos ataques, dificilmente vai se conse-

guir trabalhar com ele. A solução passa pela Câmara, ainda este ano, aprovar uma lei de modo a oficializar as propostas do decreto. Isso pode garantir a segurança jurídica de que as empresas precisam para investir”, afirmou Mansur. Desde o ano passado, o Decreto dos Portos é investigado pela PF e pelo MPF, que suspeitam de que o presidente Temer tenha favorecido, através da publicação desse texto, empresas do

setor. Mansur nega irregularidades, mas admite que o cenário dificulta que as oportunidades criadas pelo decreto – caso, por exemplo, da ampliação do prazo de arrendamento de áreas portuárias para até 70 anos, que está sob análise da Procuradoria-Geral da República, a pedido do Tribunal de Contas da União – sejam aproveitadas pela iniciativa privada. “Há uma saída, sim, e temos de lutar por ela na Câmara”, afirmou



Mansur propôs lei para garantir segurança jurídica para investimentos

Governo deve esclarecer situação Codesp quer adotar novo calado

Os questionamentos sobre o marco regulatório do setor portuário, especialmente o Decreto dos Portos, geraram uma insegurança no setor, especialmente para a realização de seus planos de investimento. Mas cabe ao Executivo – no caso, o Governo Federal – esclarecer a questão e garantir o desenvolvimento desse segmento, estratégico para a economia do País. A análise é do advogado Marcelo Sammarco, da Sammarco Advogados, escritório especializado, principalmente, em Direito Portuário. Ele participou do lançamento do Santos Export Brasil 2018 na última semana, em São Paulo, apresentando a palestra O novo marco regulatório e a infraestrutura portuária brasileira. Para o advogado, diante das questões levantadas sobre o Decreto dos Portos, sancionado no ano passado, o Governo deve “enfrentar essas críticas e esclarecer a situação. Cabe a ele garantir a segurança jurídica



Marcelo Sammarco defende que Governo enfrente questionamentos

ca que a iniciativa privada demanda para seus projetos”. Durante sua exposição, Sammarco também destacou os avanços da atual Lei dos Portos, de nº12.815, de 2013, que desburocratizou o setor e incentivou investimentos, mas centralizou as decisões em Brasília. E lembrou que esse texto

não solucionou os gargalos logísticos na infraestrutura de acesso aos complexos. Nesse cenário, o advogado aponta que este é o momento ideal para o setor discutir se as empresas devem ter uma maior participação na gestão da infraestrutura de acesso aos complexos.

Os navios que operam no Porto de Santos terão um aumento de, pelo menos, 30 centímetros no limite máximo de seu calado – profundidade que podem atingir ao navegarem nas áreas do complexo. Com essa medida, poderão transportar mais cargas, ampliando a capacidade operacional do complexo marítimo. A mudança deve ser anunciada neste semana, afirmou o presidente da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), José Alex Oliva, diante de empresários e autoridades, durante o lançamento do Santos Export Brasil 2018, em São Paulo, na última quinta-feira. Segundo Oliva, o acréscimo no calado será possível “sem a realização de obras, mas com inteligência”. Ele explica que pretende adotar uma nova margem de segurança para a navegação nas áreas do Porto. Hoje, pelas regras atuais, propostas para complexos marítimos de todo o mundo pela Associação Mundial de Infraestrutura de



Ganhos serão obtidos sem obras, mas com inteligência, disse Oliva

Transporte Marítimo (conhecida pela sigla Pianc), há a necessidade de se preservar cerca de 10% da profundidade para garantir a segurança da navegação. No canal de Santos, que tem 15 metros de fundura na maior parte de sua extensão, isso equivale a 1,5 metro. De acordo com o presidente

da Codesp, é possível operar com uma margem de apenas 1,2 metro. Com isso, os navios poderão “afundar” mais 30 centímetros – ou seja, poderão transportar mais cargas em seus porões e convés. A mudança, inédita no País, tem sido negociada com a Marinha, disse Oliva.