

Mauro Sammarco

Presidente da Associação Comercial de Santos (ACS)



O porto do futuro

Em portaria assinada há poucos dias, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) aprovou a expansão do Porto Organizado de Santos em 56% de área territorial, com aumento de espaços terrestres e no mar, uma conquista que garante o esperado crescimento do complexo portuário no futuro, diante das projeções de aumento de movimentação de cargas e novos investimentos para gerar mais eficiência e empregos.

A nova poligonal do Porto de Santos recoloca no centro do debate um tema estratégico para a Baixada Santista e para o Brasil: qual será o tamanho e o papel do maior porto da América Latina nas próximas décadas? Mais do que uma simples redefinição cartográfica, a revisão da área do porto é uma decisão que impacta planejamento urbano, competitividade logística, arrecadação pública e qualidade de vida.

A poligonal delimita quais áreas são consideradas porto organizado, sob gestão da Autoridade Portuária e sujeitas às regras específicas do setor. Ao ser revista, ela incorporou novos espa-

AGENDA ACS



DIA 4/3, ÀS 17H

Summit Delas

Teatro Municipal de Santos

Inscrições: bit.ly/summitdelas26

ATÉ 6/3

Exposição FotoSub - Laje de Santos

Na sede da ACS (Rua XV de Novembro, 137)

De segunda a sexta, das 8h às 18h

ços para expansão, sendo, portanto, um instrumento de ordenamento territorial com efeitos concretos na economia e nas cidades da Baixada Santista.

A ampliação poderá ser ainda maior, já que o Ministério dos Portos está realizando a avaliação de algumas áreas sugeridas pela Autoridade Portuária de Santos para inclusão na poligonal do Porto em São Vicente e Cubatão, além de outras em Santos.

Sob a ótica econômica, a ampliação

e reorganização da poligonal podem representar um salto de eficiência. O Porto de Santos responde por cerca de um terço da balança comercial brasileira. Commodities agrícolas, celulose, contêineres e cargas gerais passam diariamente por seus terminais. Garantir áreas para novos investimentos em terminais retroportuários, pátios reguladores, acessos rodoferroviários e projetos de descarbonização é condição essencial para manter a competitividade frente a outros portos nacionais e internacionais.

É preciso reconhecer que o porto convive, há décadas, com uma malha urbana consolidada. Bairros, avenidas e equipamentos públicos cresceram lado a lado com armazéns e cais. Qualquer alteração na poligonal exige diálogo transparente com os municípios e com a sociedade civil. A expansão portuária não pode ocorrer à revelia do planejamento urbano, sob pena de aprofundar conflitos históricos como trânsito de caminhões, impactos ambientais e pressão sobre serviços públicos.

A revisão também traz uma oportunidade de repensar a relação entre cidade e porto. Áreas sem função operacional clara podem ser destinadas a projetos de requalificação urbana, par-

ques, equipamentos culturais ou empreendimentos que gerem empregos sem ampliar o fluxo de cargas pesadas. Em contrapartida, regiões estratégicas para a logística precisam de segurança jurídica e previsibilidade regulatória para atrair capital privado.

Outro ponto crucial é a sustentabilidade. O futuro do Porto de Santos passa pela transição energética, pela eletrificação de equipamentos, pelo uso de combustíveis menos poluentes e por soluções ferroviárias que reduzam a dependência do transporte rodoviário. Uma poligonal moderna deve estar alinhada a esse horizonte, reservando espaços para inovação e para a mitigação de impactos ambientais.

A nova poligonal não deve ser encarada como disputa de território, mas como pacto de desenvolvimento regional. O desafio é equilibrar expansão econômica com responsabilidade social e ambiental. Se conduzido com planejamento técnico, participação pública e visão de longo prazo, o processo poderá fortalecer o Porto de Santos como motor do comércio exterior brasileiro — sem perder de vista que ele está inserido em cidades vivas, dinâmicas e que também precisam crescer com qualidade.