

PORTO & MAR

Telefone 2102-7272 E-mail portoemar@grupo-tribuna.com

APS planeja licitar novas áreas do Porto de Santos a partir de 2027

Para presidente Anderson Pomini, expansão poderá comportar até 30 terminais e uma ZPE

BÁRBARA FARIAS

DA REDAÇÃO

A Autoridade Portuária de Santos (APS) planeja licitar as novas áreas incorporadas ao Porto de Santos a partir de 2027 e espera abrigar até 30 novos terminais e uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE). A área do complexo portuário santista foi ampliada de 9,3 km² para 14,5 km², em um ganho territorial de 56%, conforme portaria publicada pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) no Diário Oficial da União da última terça-feira.

O presidente da APS, Anderson Pomini, afirmou para A Tribuna que já planeja a realização de licitações para arrendar os novos espaços à iniciativa privada, visando o incremento da infraestrutura moderna e tecnológica com foco na eficiência das operações portuárias. “Ano que vem já faremos chamamentos para a ocupação destas áreas por ter-



Expansão do Porto de Santos era pleiteada pela Autoridade Portuária ao Governo Federal desde 2024

minais que tragam novas tecnologias aplicadas nos mais modernos portos do mundo”, afirmou.

Pomini reiterou que “a importância estratégica deste aumento da poligonal é justamente a de atender o constante crescimen-

to da economia do Brasil e do Porto de Santos, que atende 600 destinos em quase 200 países. Este crescimento de 56% de áreas terrestres significa que poderemos, no futuro, comportar mais 20 a 30 terminais”. “A ampliação

da poligonal é resultado do nosso planejamento. Solicitamos mais espaço ao Ministério de Portos e Aeroportos, justamente para realizarmos ações de curto, médio e longo prazos”, complementou.

A APS indicou as três

áreas mais importantes e estratégicas: o entorno do Largo do Caneu, que inclui trechos planos com vegetação e espaços aquaviários, perfazendo aproximadamente 5 km²; áreas situadas na Ale-moa, com acesso ao canal do Porto, ao lado do terminal da Petrobras, com 114 mil m²; e trechos no Monte Cabrão, na Área Continental de Santos, com acesso ao canal, medindo cerca de 180 mil m². “As áreas no Caneu comportam novos terminais e, também, uma ZPE”, disse Pomini.

POLIGONAL

O pedido de expansão da poligonal para até 20,4 km² foi encaminhado pela APS ao MPor em 2024. Em 2025, houve consulta pública e, agora, saiu a autorização parcial. Recentemente, a poligonal já havia sido atualizada de 7,8 km² para 9,3 km².

A expansão também envolve áreas marítimas — Perímetro de Deposição Oceânica (PDO) e Área de Fundeio —, ampliando o trecho aquaviário de 355,2 km² para 367,2 km². Com isso, a área total utilizada pelos cais santista foi ampliada de 383,8 km² para 401 km².

Oferta de áreas greenfield é atrativa para o mercado

■ A oferta de áreas greenfield — verdes, livres de edificações — e a localização estratégica do Porto de Santos são atrativos para a instalação de terminais e uma ZPE, mas os acessos ainda são desafios a serem superados para suportar o aumento da movimentação de cargas na região.

Para o estrategista de políticas públicas e especialista em Relações Internacionais Leandro Lopes, a expansão pode marcar um novo ciclo econômico. “O Porto de Santos já responde por cerca de 30% da balança comercial brasileira e a ampliação territorial reforça sua posição como principal hub logístico da América do Sul”.

Lopes avalia que, com a oferta de espaço, surgem

oportunidades para implantação de terminais, retroáreas e operações logísticas integradas, ampliando a atratividade a investidores nacionais e estrangeiros. “Santos se fortalece como o maior e mais estratégico porto do Hemisfério Sul em diversidade de cargas e volume. O aumento da escala desperta o interesse de grupos que buscam presença em um ativo logístico de alcance global”.

Contudo, o especialista alerta para a concentração excessiva de cargas em um único porto. “Quanto maior o share nacional concentrado em Santos, maior o risco de lentidão se a infraestrutura ao redor não evoluir”.

Além disso, Lopes disse que a expansão favorece a criação de uma ZPE co-

nectada ao Porto. “Uma ZPE estruturada em Santos poderia atrair multinacionais exportadoras, fortalecer a indústria nacional, reduzir tempo e custo logístico e gerar empregos e inovação”, apontou, alertando que “se a integração ferroviária, mobilidade urbana eficiente e segurança jurídica, a

Leandro Lopes
Estrategista de políticas públicas e especialista em Relações Internacionais

“A região enfrenta acessos rodoviários saturados, limitações ferroviárias, conflitos urbanos e restrições futuras a navios cada vez maiores. O entorno precisa crescer junto para não virar gargalo”

“A ZPE encurta distâncias e transforma a logística em uma vantagem competitiva real, fazendo com que Santos deixe de apenas movimentar carga e passe a gerar valor e competitividade para o produto brasileiro”

João Paulo Braun
Advogado especializado em Direito Marítimo e de Transportes

ZPE corre o risco de existir apenas no papel”.

PREVISIBILIDADE

Já o advogado especializado em Direito Marítimo e de Transportes e sócio da Reis, Braun e Regueira Advogados Associados, João Paulo Braun, analisa que a nova poligonal permite ao investidor trabalhar com

previsibilidade e capacidade de expansão.

“O Porto de Santos sinaliza que tem espaço para crescer com projetos modernos e planejados do zero, os chamados greenfields. Isso reduz o risco de saturação e mantém o porto competitivo, funcionando como um imã para grandes operadores”.

Braun salientou que a nova configuração territorial é uma etapa fundamental para tirar a ZPE do papel, algo que o Ministério de Portos e Aeroportos destacou como possibilidade. “Ao trazer áreas estratégicas para dentro do Porto Organizado, abre-se caminho para o conceito de Porto-Indústria, atraindo fábricas que operam coladas ao cais”. (BF)