

FOTOS ALEXSANDER FERRAZ



Pomini: atual modelo legal brasileiro dificulta avanços



Sampaio destaca evolução do Porto de São Sebastião



Garcia defende integração entre os agentes do setor

Legislação em vigor traz problemas para os portos

Presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini, fala em nova Constituição

MAURÍCIO MARTINS
DA REDAÇÃO

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, afirmou que o atual modelo legal brasileiro tem dificultado o avanço do setor portuário e defendeu a necessidade de uma discussão mais profunda sobre as regras do País, chegando a mencionar a possibilidade de uma nova Constituição. A declaração foi feita ontem, durante o Tribuna Talks, no 1º Encontro Porto & Mar 2026.

“Nosso modelo está equivocado, nós sabemos que ele está errado”, afirmou. “Eu penso que é o momento de nós discutirmos uma nova Constituição. Nós estamos absolutamente perdidos em relação à Constituição de 1988”, continuou.

Ao abordar os entraves regulatórios, Pomini afirmou que a criação de novas normas não tem sido solução para os problemas do setor. Segundo ele, o processo de construção

DEBATE TÉCNICO

O consultor para assuntos portuários do Grupo Tribuna e mediador do evento, Maxwell Rodrigues, destacou a fala do presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, no encontro. “Trouxe com bastante lucidez a complexidade do arcabouço legal que temos hoje em todos os entes federativos. Isso faz com que a gente não consiga avançar. Talvez seja importante debater até uma nova Constituição, haja vista que o modelo atual é desgastado, não funciona”. Rodrigues ainda destacou os debates do evento. “A gente percebe a maturidade do setor portuário no entendimento de que o lado político faz uma série de anúncios e não se preocupa com a entrega efetiva. A preocupação é que essas obras projetadas (para o Porto de Santos), que hoje somam em torno de R\$ 40 bilhões, não se transformem em R\$ 25 bilhões de prejuízo, caso não sejam executadas”.

das regras acaba sendo capturado por interesses individuais. “Cada setor tenta impor na norma os seus interesses. Aqueles que já têm poder, pretendem ampliar. Aqueles que não têm, pretendem passar a ter. O diálogo é extremamente essencial para que a gente possa avançar sobre uma modelagem que é importante para a infraestrutura brasileira”.

Apesar das críticas, ele acredita no avanço de projetos estruturantes. “Sou ex-

tremamente otimista. Eu vejo um cenário muito positivo, apesar de nós mesmos. As obras que estão colocadas são essenciais, sem nenhuma dúvida. A nossa dificuldade é fazer com que essas obras sejam implementadas e executadas”.

Entre os exemplos, ele citou o túnel imerso Santos-Guarujá. “Esperamos 100 anos pelo túnel. Assinamos o contrato. Nós estamos andando com algumas dificuldades formais e políticas, mas isso não vai

fazer com que nós esperemos mais 100 anos. Isso vai acontecer”, prometeu.

Por fim, defendeu maior articulação do setor junto ao Congresso. “A regra do jogo é estabelecida por quatro, cinco deputados que estão ali reunindo nesse momento, discutindo o que pode ou não pode, algo que depois vai afetar todo o nosso setor. Eu acho que a gente tem que fazer uma pressão do lado do Congresso”.

GOVERNANÇA

O diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, defendeu maior integração entre os agentes do setor portuário e criticou o modelo atual de governança, ao avaliar que a Autoridade Portuária tem poder limitado diante de uma estrutura fragmentada.

“A gente vê a Autoridade Portuária como um poder de comando quase nulo”, destacou. Para ele, a complexidade do setor im-

pede soluções centralizadas. “Nunca haverá, na minha concepção, alguém único capaz de centralizar quando se envolve diversos interesses”.

SÃO SEBASTIÃO

O presidente da Companhia Docas de São Sebastião, Ernesto Sampaio, terceiro a participar do Tribuna Talks, ressaltou a evolução do terminal do Litoral Norte, que vive um novo momento de crescimento, impulsionado pelo aumento da movimentação de cargas e por mudanças na infraestrutura de acesso, além de avançar na estruturação de um terminal multipropósito a ser licitado. “A gente está com um recorde de movimentação em 2024 que nem se compara aos números de movimentos anteriores”, ressaltou.

Segundo ele, o Porto passou a operar em um novo nível de atividade. O crescimento, de acordo com Ernesto, está relacionado também às limitações de outros portos. “Todas essas cargas rodando encontraram dificuldades naturais para serem movimentadas entre os portos de Santos, Paranaguá (PR) e Rio de Janeiro, porque esses portos já encontraram seus limites. Isso para a gente foi muito bom”.