CONGRESSO NACIONAL PORTUÁRIO

SANTOS, 05 e 06 JUNHO 2025

O NOVO SISTEMA PORTUÁRIO:
EFICIÊNCIA, TECNOLOGIA E SUSTENTABILIDADE

Edição 2025

Local: Casa Leone - R. São Bento, 39 Valongo, Santos/SP

Plataforma Acesso

Material didático e certificado de participação eletrônico

Realização

Academia Brasileira de Formação e Pesquisa - ABFP

palavras do presidente

Vital para a economia do Brasil, por responder por 30% do nosso comércio exterior, o Porto de Santos, o mais importante do Hemisfério Sul, tem também papel essencial na segurança alimentar do Planeta, ao atender 600 destinos em quase 200 países. Tamanha relevância nos traz enorme responsabilidade.

Para tanto, o Governo Federal faz investimento inédito, de R$ 12,5 bilhões, nas obras de infraestrutura e expansão que o Porto de Santos necessita, como os acessos rodoviários, ferroviários e marítimos, incluindo o túnel Santos-Guarujá. Para enfrentar este desafio permanente, e quebrando recordes todos os meses, precisamos também dar segurança jurídica aos investidores privados que atuam no setor.

Por isso, reveste-se de grande importância este evento que reúne nomes de expressão do mundo jurídico, que muito vão contribuir para o futuro do setor logístico nacional e, como consequência, para todo o País.

Anderson Pomini

Presidente da Autoridade Portuária de Santos

SANTOS
Port Authority
SANTOS

Índice

04 Sobre o Congresso

Introdução e Mensagem da Comissão Científica

06 Objetivos do Congresso

Gerais e Específicos

07 A Quem se Destina

Público-alvo e Convidados

08 Demandas e Desafios do Porto de Santos

09 Santos acelera inovação no porto com estratégias tecnológicas

14 Empregabilidade e Renda

16 Quinta-Feira

Cerimônia de Abertura

17 Programação

Palestras, Exposiçoes e Mesas Temáticas

19 Desafios Ambientais das Operações Portuárias

Comissão Científica

É com grande satisfação que damos as boas-vindas a todos os participantes deste Congresso, que se apresenta como espaço privilegiado para o diálogo qualificado e a construção de soluções para os desafios que se impõem ao nosso tempo. A Comissão Científica agradece o empenho de todos os envolvidos - palestrantes, debatedores, mediadores, apoiadores institucionais e, especialmente, cada um dos inscritos -, que aceitaram o convite para compartilhar conhecimento, experiências e ideias.

Os temas que compõem os painéis foram criteriosamente selecionados para refletir a complexidade dos desafios atuais e a pluralidade de soluções possíveis, reafirmando o compromisso coletivo com o desenvolvimento, a inovação e a sustentabilidade. Que este evento seja mais do que um ponto de encontro — que seja um ponto de partida para novas colaborações, iniciativas e transformações.

Desejamos um excelente congresso a todos, repleto de aprendizado, encontros produtivos e reflexões inspiradoras. Que cada painel e cada troca aqui vivenciada fortaleçam ainda mais o compromisso com a construção de um futuro mais justo, eficiente e inovador.

Min. TST Douglas Alencar Rodrigues
Presidente da Comissão Científica

O NOVO SISTEMA PORTUÁRIO BRASILEIRO: EFICIÊNCIA, TECNOLOGIA E SUSTENTABILIDADE

sobre o Congresso

A economia brasileira enfrenta desafios estruturais e conjunturais que impactam seu crescimento sustentável e sua competitividade global. Entre os principais problemas destaca-se o baixo crescimento econômico, resultado direto de fatores como baixa produtividade, incertezas políticas e jurídicas, dificuldades fiscais e falta de investimentos em infraestrutura e inovação.

No cenário atual, nossa economia é altamente dependente das commodities agrícolas e minerais, fazendo-se urgente, por isso, a realização de investimentos em infraestrutura, em setores estratégicos como transporte, logística e energia, o que contribuirá para reduzir o custo Brasil e ampliar a eficiência e competitividade de nossos agentes econômicos. A atração de investimentos privados e a ampliação de parcerias público-privadas são também fundamentais para alavancar atividades e superar esses gargalos.

No mesmo universo de medidas voltadas ao incremento de competitividade da economia nacional, mostra-se essencial avançar no processo de modernização do setor portuário, já que a quase totalidade das exportações e importações passa pelos nossos portos públicos e privados. Com uma infraestrutura portuária mais moderna e eficiente, o Brasil ampliará a capacidade para exportação de produtos industrializados e tecnológicos, diversificando sua pauta exportadora reduzindo a dependência da venda de commodities. A infraestrutura portuária ineficiente encarece o escoamento da produção e reduz a competitividade dos

produtos brasileiros no mercado externo. Investimentos em tecnologia, ampliação da capacidade e melhoria na gestão dos portos impulsionam o crescimento econômico, facilitando o comércio e atraindo investimentos.

Recentemente, Comissão de Juristas constituída no âmbito da Câmara dos Deputados apresentou um substancioso estudo sobre o setor, com propostas de modernização que objetivam superar gargalos logísticos, regulatórios e ambientais. Especial atenção foi dada à questão do trabalho portuário, com propostas de abertura do mercado a trabalhadores adequadamente qualificados e certificados por entidades de formação reconhecidas pelos atores sociais que atuam no setor. Equipamentos modernos com alta tecnologia embarcada exigem trabalhadores especializados, gerando empregos de maior valor agregado e reduzindo a informalidade no setor.

A gestão eficiente do setor portuário exige investimentos em dragagem, ampliação de terminais e novos sistemas de gestão e integração multimodal (ferrovias, rodovias e hidrovias conectadas aos portos). Os impactos da atividade portuária nas comunidades em que realizadas essas operações reclamam também um olhar atento, sendo fundamental investir em medidas que promovam a redução da emissão de carbono e os prejuízos para a mobilidade urbana.

A modernização desse setor é um pilar fundamental para o desenvolvimento econômico do Brasil. Para superar os desafios que se apresentam para a economia nacional, é essencial que o país avance em reformas estruturais, melhore a qualidade da educação, promova um ambiente de negócios mais favorável e invista em inovação e infraestrutura, além de cumprir as políticas ambientais.

O Complexo Portuário de Santos alcança terminais voltados à armazenagem e movimentação de cargas e passageiros instalados ao longo do estuário de Santos. Trata-se do maior complexo portuário da América Latina, operando ampla variedade de cargas (granéis sólidos, líquidos, carga geral solta, carga conteinerizada e cargas de projeto), e destacando-se, ano após ano, nas análises de movimentação de cargas nacionais e internacionais. O Porto de Santos é o principal porto brasileiro em valores de carga movimentadas, responsável historicamente por mais de ¼ do comércio exterior brasileiro.

os objetivos

gerais do Congresso

O Congresso tem como objetivo primordial fomentar o exame de temas atuais do setor portuário, destacando-se os impactos tecnológicos na gestão das operações, as novas propostas legislativas para o setor e os impactos socioambientais das operações portuárias. A partir das exposições e debates, com a participação de atores de diferentes segmentos públicos e privados, pretende-se apontar os grandes problemas que afetam o setor portuário e propor soluções, com vistas à expansão da capacidade operacional dos portos e à superação dos obstáculos decorrentes de modelos regulatórios e práticas de gestão obsoletas.

O Congresso representa oportunidade única para alinhar esforços, compartilhar conhecimentos e experiências, e trabalhar coletivamente em prol de um setor portuário mais dinâmico, competitivo, sustentável e integrado à economia global.

específicos

Análise e Diagnóstico dos Processos Atuais - Avaliar de forma crítica os processos administrativos e operacionais vigentes nos portos brasileiros, identificando gargalos, ineficiências e áreas que demandam aprimoramento urgente. Esse objetivo visa fornecer um panorama claro da situação atual, que servirá de base para as propostas de melhoria.

Proposição de Soluções Inovadoras - Desenvolver e discutir propostas de soluções inovadoras para os desafios identificados, com foco na modernização da legislação portuária, na otimização da gestão de recursos humanos e na adoção de tecnologias avançadas para aumentar a eficiência operacional.

Fomento à Colaboração entre Setores - Estimular a colaboração e o intercâmbio de experiências entre os diversos atores do setor portuário, para promover a adoção de melhores práticas e a integração de estratégias alinhadas com as tendências globais do setor.

a quem se destina

Gestores públicos e tomadores de decisão: Secretários e diretores de portos, transporte, infraestrutura, meio ambiente e desenvolvimento econômico; Parlamentares e assessores legislativos envolvidos em projetos como o PL 733/2025 e a BR do Mar; Técnicos de órgãos como ANTAQ, IBAMA, MPOR, Ministério dos Transportes e TCU.

Empresários e representantes do setor privado: Dirigentes de terminais portuários públicos e privados; Executivos da cadeia logística (armazenagem, transporte rodoviário, ferroviário e aquaviário); Investidores interessados em PPPs, concessões e infraestrutura estratégica.

Profissionais da área jurídica e regulatória: Advogados, magistrados e membros de comissões de juristas que atuam em direito portuário, ambiental e regulatório; Consultores especializados em contratos administrativos, concessões e licitações públicas.

Acadêmicos, pesquisadores e estudantes: Professores e coordenadores de cursos de Engenharia, Logística, Administração Pública, Direito e Economia; Pesquisadores de centros como USP, FGV, CILIP, entre outros; Alunos de graduação e pós-graduação interessados em inovação, gestão pública e políticas ambientais.

Agentes do terceiro setor e representantes da sociedade civil: Representantes de organizações voltadas à sustentabilidade ambiental urbana e costeira; Movimentos que acompanham os impactos porto-cidade.

Marcelo Luis Roland Zovico
Superintendente Jurídico da Autoridade Portuária de Santos
COMISSÃO CIENTÍFICA DO CONGRESSO

Uma amostra do cenário portuário brasileiro

O Porto de Santos, coração pulsante do comércio exterior brasileiro, enfrenta um cenário de crescimento constante e desafios complexos. A necessidade de investimentos pesados na infraestrutura terrestre de acesso ao porto, a modernização da legislação portuária e uma gestão ambiental rigorosa são algumas das preocupações manifestadas pelos gestores da Autoridade Portuária de Santos – APS. É preciso um olhar atento para compreender as principais demandas do complexo portuário santista e do sistema portuário nacional, bem como os entraves para o seu pleno desenvolvimento.

Crescimento Constante e a Pressão por Infraestrutura -O Porto de Santos experimenta um crescimento médio anual de cerca de 3% no volume de cargas, impulsionado principalmente pelas exportações. Em termos de volume físico, esse aumento pode chegar a expressivos 10% em alguns períodos. Essa dinâmica coloca o Porto de Santos entre os dez maiores do mundo em movimentação de carga geral, demandando uma gestão pública eficiente para facilitar o fluxo de mercadorias.

O desafio da gestão pública é auxiliar o mercado na entrada e saída dessa mercadoria. O poder público tem uma visão estratégica dessa gestão do Porto, justamente para poder interferir na gestão portuária para aumentar a melhoria e aumentar as possibilidades de acesso, explica Marcelo Luis Roland Zovico, superintendente jurídico da APS.

Essa atuação do poder público se concentra principalmente em investimentos estruturantes, com foco na expansão da malha ferroviária e na melhoria dos acessos terrestres à região portuária. O objetivo é otimizar o fluxo de cargas, tanto na entrada quanto na saída do município, minimizando o impacto na relação porto-cidade. Para os próximos dez anos, estão previstos investimentos na ordem de R$ 20 bilhões, planejamento ambicioso que, ao ser concretizado, representa um compromisso da gestão pública com o futuro do porto.

Papel do setor privado - Enquanto o poder público atua na infraestrutura e na gestão estratégica, o setor privado desempenha um papel fundamental como força motriz do sistema portuário. *O setor privado tem um papel preponderante. Na verdade, ele é a força motriz, ele é o motor*, afirma Zovico.

Impulsionado pela lógica do capital, o setor privado busca a constante expansão de seus negócios, gerando a demanda que o setor público deve atender. Essa dinâmica, pautada na ordem econômica do trabalho, impulsiona o crescimento do setor.

Os investimentos privados na infraestrutura portuária são significativos, especialmente através dos contratos de arrendamento de longo prazo, que preveem valores expressivos de outorga no momento da renovação, condicionados a investimentos contínuos na área portuária. Esses investimentos abrangem obras de acesso, interligação de áreas de interesse e melhorias na infraestrutura existente, como duplicação de estradas, iluminação, ampliação de áreas de tancagem e aprofundamento de berços. Essa relação público-privada, regida por contratos e normas regulatórias, busca um equilíbrio entre o desenvolvimento do setor e o interesse público.

Novo Marco Legal Portuário - Um dos temas centrais para o futuro do setor portuário brasileiro é o novo marco legal portuário (PL 733) e a BR do Mar. A expectativa em relação a essas iniciativas é alta, com o potencial de impulsionar o desenvolvimento do setor. A atualização da legislação portuária, cuja primeira lei data de 1993 e a atual de 2013, é vista como necessária para adequar o setor às dinâmicas do mercado global.

Ela [a nova lei] é muito

importante, não só importante, ela é necessária. Se a gente não tem uma atualização legislativa nesse setor que é tão dinâmico, a gente fica atrasado com relação à comparação com o resto do mundo. Por isso que é muito importante, enfatiza Zovico.

Um dos pontos cruciais da nova legislação é a consolidação do Porto de Santos como um equipamento público nacional, afastando o espectro da privatização total. Essa medida visa garantir que a gestão do porto continue a regular a balança comercial e a atender a interesses estratégicos de segurança nacional, evitando uma gestão puramente focada na maximização do lucro privado, que poderia distorcer o fluxo de cargas essenciais para o país.

BR do Mar e hidrovias - No âmbito da logística, a BR do Mar surge como uma alternativa promissora para otimizar o transporte de cargas, utilizando tanto hidrovias quanto a navegação de cabotagem. Essa modalidade visa reduzir a dependência do transporte rodoviário, dividindo a matriz de transporte e, potencialmente, barateando os custos logísticos. A BR do Mar permitiria a ligação entre portos através de embarcações específicas, otimizando o fluxo de mercadorias que, por vezes, precisam ser escoadas por Santos devido à sua infraestrutura superior.

No entanto, a expansão do uso de hidrovias enfrenta desafios significativos, principalmente de ordem ambiental e orçamentária. A dragagem de rios e a instalação de portos em áreas de grande produção agrícola, como Mato Grosso, esbarram em resistências ambientais e na necessidade de investimentos vultosos, competindo com outras prioridades do orçamento público.

Sustentabilidade e relação Porto-Cidade - A sustentabilidade, em suas dimensões social, econômica e ambiental, é uma preocupação crescente no setor portuário. O Porto de Santos tem investido na transição energética, com o aproveitamento de uma hidrelétrica para abastecer suas operações e até fornecer energia para embarcações eletrificadas.

A relação porto-cidade é outro ponto crucial, dada a pequena área territorial de Santos e sua alta densidade populacional. A gestão municipal tem implementado mecanismos para mitigar os impactos da atividade portuária na vida dos moradores, como a criação de taxas para investimentos em melhorias urbanas.

A questão da água de lastro, um problema global que pode introduzir espécies invasoras, também está sendo enfrentada com inovações tecnológicas. O Porto de Santos implementou uma norma que exige a certificação da origem da água de lastro e utiliza inteligência artificial para analisar os riscos, permitindo o descarte seguro em áreas com menor biodiversidade. A proteção de ecossistemas sensíveis como o mangue, vital para a reprodução da vida marinha, também é uma prioridade.

Inovação e tecnologia - A inovação e a tecnologia são pilares para o futuro do Porto de Santos. A implementação do 5G, através de uma parceria que torna o porto provedor de sua própria internet, garante a comunicação simultânea e em tempo real entre navios, terminais e o porto, essencial para a eficiência operacional.

O sistema de Gêmeos Digitais, que utiliza câmeras e inteligência artificial para criar uma representação virtual do navio em cinco dimensões, auxilia na segurança das manobras e na previsão de atracações. Essa tecnologia coloca o Porto de Santos em um patamar de modernidade comparável aos maiores portos do mundo.

Na área de logística terrestre, a tecnologia também desempenha um papel crucial no agendamento de caminhões, visando otimizar o fluxo de entrada e saída da área portuária e minimizar o impacto no trânsito da cidade.

Um estudo em desenvolvimento busca integrar o rastreamento de caminhões com informações de carga, permitindo um agendamento mais eficiente. Além disso, a Autoridade Portuária tem investido em bolsões de estacionamento para caminhões, e um grande projeto no lado de Cubatão, bancado pela iniciativa privada, promete oferecer uma gama de serviços aos caminhoneiros, organizando o fluxo e reduzindo o tempo de espera.

Visão Nacional e o Diálogo entre Portos - A legislação portuária, como o PL 733/2025, tem um impacto em todos os portos públicos e privados do Brasil. A iniciativa de modernização da legislação, liderada pelo ex-presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP/AL), buscou agregar conhecimento jurídico ao setor público, com resultados promissores. O diálogo constante entre os 15 portos públicos brasileiros, facilitado pela Associação Brasileira de Portos (ABEP), permite a troca de experiências e a busca de soluções conjuntas para problemas comuns, como a questão da aposentadoria dos trabalhadores portuários.

A gestão comprometida com a ampliação, o desenvolvimento e a modernização, aliada aos investimentos em infraestrutura e tecnologia, é fundamental para garantir que o Porto de Santos continue a desempenhar seu papel crucial na economia brasileira, representando um terço do PIB nacional através da movimentação de mercadorias. A atenção às demandas do setor, a superação dos desafios logísticos e ambientais, e a busca por um equilíbrio entre o desenvolvimento portuário e o bem-estar da sociedade são os pilares para o futuro do Porto de Santos no cenário portuário brasileiro.

por Mauro Camargo
Jornalista

Dr. Fábio Ferraz
Secretário de Governo de Santos e Presidente do Conselho de Administração do Parque Tecnológico de Santos
EXPOSITOR - PAINEL 4 - INOVAÇÃO, TECNOLOGIA, LOGÍSTICA NA INFRAESTRUTURA NOS PORTOS

Santos acelera inovação no porto com estratégias tecnológicas

No coração da Baixada Santista, a cidade de Santos pulsa com um ritmo ditado pelo seu gigante portuário, o maior da América Latina. Consciente da simbiose entre o desenvolvimento econômico e a vanguarda tecnológica, a administração municipal, em sinergia com o pujante parque tecnológico local, tem implementado uma série de estratégias arrojadas para consolidar a cidade e o Porto de Santos como um polo de inovação e eficiência.

O secretário de Governo de Santos e Presidente do Conselho de Administração do Parque Tecnológico, Fábio Ferraz, explana as iniciativas que estão transformando a relação entre a cidade, a tecnologia e o seu motor propulsor econômico: o porto.

Espaço físico como alicerce da inovação - A primeira peça dessa engrenagem inovadora é a expansão das instalações físicas dedicadas à tecnologia. "Nosso Parque Tecnológico é um espaço muito robusto e bem estruturado", enfatiza Ferraz. Uma característica peculiar de Santos, com sua densidade urbana e escassez de áreas, é a verticalização do parque, um contraponto à tendência horizontal de outros polos tecnológicos. Atualmente, 43 unidades, entre empresas e startups, operam no local, evidenciando um crescente interesse do setor.

A visão estratégica vai além da simples instalação. O objetivo é promover uma sinergia real entre quem produz a tecnologia e quem a consome. "A ideia é permitir meetings entre o setor portuário, ou seja, o mercado que, em tese, tem como consumir essas ferramentas produzidas, e esses inovadores que buscam fomentar novas e boas ferramentas, sobretudo de tecnologia, para que a gente consiga impulsionar a competitividade do nosso porto", explica o secretário.

Automação e capilaridade - As iniciativas em curso no Parque Tecnológico miram diretamente na otimização das operações portuárias. Projetos de automatização e automação da atividade portuária ganham corpo, impulsionados por ideias e conceitos inovadores. O impacto dessas ações transcende as fronteiras locais, com empresas sediadas no parque alcançando reconhecimento e mercado externo.

"Hoje, não é nenhuma ousadia dizer que Santos está se consolidando como um celeiro para empresas de tecnologia", afirma Ferraz.

A região central da cidade já abriga um número significativo de empresas de tecnologia de porte, com centenas de colaboradores cada, um reflexo direto do ambiente propício criado pelo Parque Tecnológico.

Rumo a uma capital tecnológica - A ambição da administração municipal é clara: transformar Santos em uma das principais capitais de tecnologia do país, com um impacto que se estenda para além da atividade

portuária, alcançando o setor público e abrindo caminho para futuras inovações. A proximidade geográfica entre o Parque Tecnológico e o Porto é um catalisador crucial para identificar as demandas específicas do setor.

Para estreitar ainda mais essa relação, uma estratégia inovadora está sendo implementada no Parque Tecnológico. As salas e espaços, inicialmente nomeados com bairros tradicionais de Santos (Vila Belmiro, Marapé, Gonzaga), agora aderem a um novo conceito: a "adoção" desses espaços por empresas portuárias.

"Eu vou ter o espaço Empresa X. E naquele espaço físico, teremos ali a oportunidade de a empresa induzir aqueles que têm ali condições realmente de compreender as suas dificuldades para promover soluções", detalha o secretário Ferraz.

Essa iniciativa visa criar um ambiente de colaboração direta e desenvolvimento de soluções sob medida para os desafios do porto.

Hub logístico e tecnológic - A vocação de Santos como um hub logístico de proporções continentais é inegável. O Porto não apenas recebe e envia embarcações, mas também concentra um intenso fluxo de linhas ferroviárias e rodoviárias. Essa complexidade logística demanda soluções tecnológicas sofisticadas para garantir a harmonia e a eficiência do sistema.

"A utilização de tecnologia é uma grande ferramenta, é uma grande saída. A tecnologia sempre é ferramenta, é um ferramental que pode ajudar", ressalta Ferraz. Os resultados dessa aposta na tecnologia já são evidentes, com o porto batendo recordes sucessivos de exportação e circulação de recursos.

A visão de cidade inteligente também se estende para além dos portões do cais. Santos estabeleceu um centro de controle operacional que monitora a cidade como um todo, com mais de 3.200 câmeras conectadas por uma rede de fibra ótica própria. Essa infraestrutura tecnológica permite uma gestão urbana autônoma e eficiente, beneficiando tanto os cidadãos quanto os empreendedores.

Desafio aeroportuário e integração regional - Um ponto que suscita curiosidade é a ausência de um aeroporto em Santos, dada a sua relevância econômica e proximidade com a capital paulista. O Secretário Ferraz explica que a topografia da cidade, com a concentração da população na área insular e a preservação ambiental da área continental, inviabiliza a construção de um aeroporto dentro dos limites municipais. No entanto, a Baixada Santista conta com alternativas importantes, como o aeroporto de Guarujá, cuja nova pista recém-inaugurada promete impactar positivamente não apenas as operações portuárias, mas também a mobilidade em Santos. Além disso, o aeroporto de Congonhas, distante 50 minutos do centro da cidade em condições normais de tráfego, complementa a infraestrutura aeroportuária da região.

Olhar para o futuro - A relevância de Santos no cenário nacional de inovação e logística será tema de debate no Congresso Nacional Popular, com a participação do secretário Fábio Ferraz em um painel dedicado ao tema.

"Nosso porto é o nosso principal indutor econômico", afirma, destacando a importância de um porto bem-sucedido para a economia da cidade.

A participação em eventos como esse representa uma oportunidade valiosa para o networking entre profissionais e para o enriquecimento do debate sobre o futuro da logística e da tecnologia no Brasil.

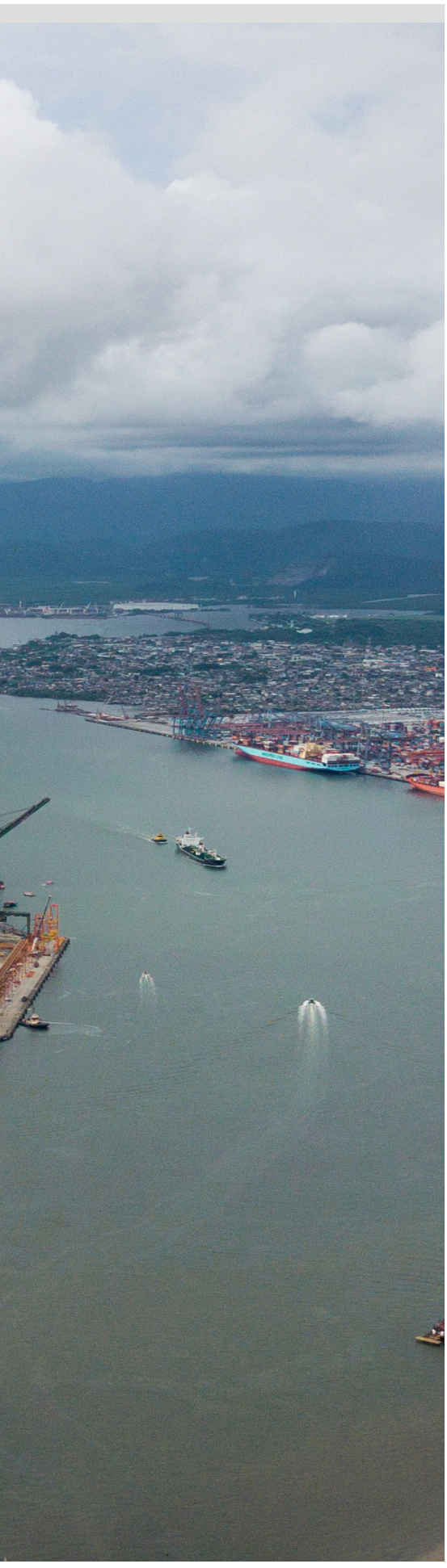
Preservação e desenvolvimento - Além de impulsionar a inovação tecnológica, a Prefeitura de Santos também demonstra uma preocupação com a preservação do seu rico patrimônio histórico e arquitetônico.

O centro antigo da cidade, com seus casarões e sua história intrinsecamente ligada ao porto, recebe atenção especial. Através do programa "Investe Centro", a administração municipal busca atrair empreendedores para a região central, oferecendo incentivos tributários e apoio técnico para a revitalização de imóveis históricos, conciliando o desenvolvimento econômico com a preservação da identidade da cidade.

A visão de Santos é clara: construir um futuro em que a inovação tecnológica e a preservação do patrimônio caminhem juntas, impulsionando o desenvolvimento econômico e a qualidade de vida de seus cidadãos, com o Porto de Santos como um farol de progresso e eficiência.

por Mauro Camargo
Jornalista

CIDADE DE **SANTOS**



> Nasci para jogar futebol, assim como Beethoven nasceu para escrever música e Michelangelo nasceu para pintar
>
> *Rei Pelé*

Santos, fundada oficialmente em 1546 por Brás Cubas, é uma das cidades mais emblemáticas do Brasil, com uma história rica que acompanha o desenvolvimento do país desde os primórdios da colonização portuguesa. Localizada no litoral sul do estado de São Paulo, a cidade teve papel crucial nos ciclos econômicos brasileiros, inicialmente como entreposto açucareiro e, mais tarde, como a principal porta de saída do café brasileiro — produto que alavancou a economia nacional nos séculos XIX e XX.

O Porto de Santos, inaugurado oficialmente em 1892, consolidou-se como o maior da América Latina, sendo até hoje um dos pilares da infraestrutura logística e comercial do Brasil. O dinamismo econômico trouxe à cidade uma população diversa, formada por migrantes e imigrantes de várias origens, o que contribuiu para sua efervescência cultural e social.

Além de sua importância econômica, Santos é berço de personalidades que marcaram profundamente a história nacional e internacional. Entre elas, destaca-se Edson Arantes do Nascimento, o eterno Pelé, considerado por muitos o maior jogador de futebol de todos os tempos. Também nasceu em Santos a cantora Baby do Brasil (ex-Baby Consuelo), uma das vozes marcantes da música popular brasileira. O humorista e apresentador Marcelo Tas, conhecido pelo personagem Professor Tibúrcio e por sua atuação em diversos programas de televisão, também é natural da cidade. Outro nome importante é o arquiteto Ruy Ohtake, reconhecido nacional e internacionalmente por suas obras de linhas ousadas e formas orgânicas.

Santos ainda se destaca pela qualidade de vida, suas belas praias urbanas, os jardins da orla – considerados os maiores do mundo em extensão à beira-mar – e um rico patrimônio histórico, como o Museu do Café, instalado no prédio da antiga Bolsa Oficial de Café, que preserva a memória da principal riqueza brasileira do século passado.

Hoje, a cidade segue se reinventando, mesclando tradição e modernidade, sendo referência tanto na área portuária quanto em iniciativas voltadas à sustentabilidade, ao turismo e à cultura.

Dra. Thaís Margarido Alencar
Secretária Municipal de Desenvolvimento Econômico e Portuário do Guarujá
EXPOSITOR - PAINEL 2 - A RELAÇÃO PORTO-CIDADE: IMPACTOS E SOLUÇÕES

A influência do Porto de Santos no Desenvolvimento Econômico e Social do Guarujá

A relação umbilical entre o Porto de Santos, o maior da América Latina, e as cidades que o circundam é um tema de constante análise e debate. Neste cenário, o Guarujá, município vizinho com forte interdependência econômica e social com o complexo portuário, experimenta um impacto multifacetado. Para entender as nuances dessa dinâmica, conversamos com Thaís Margarido Alencar, secretária municipal de Desenvolvimento Econômico e Portuário do Guarujá, que oferece uma perspectiva local sobre os desafios e oportunidades decorrentes dessa proximidade.

Empregabilidade e renda - A importância do Porto de Santos para o Guarujá transcende a mera vizinhança. Segundo a secretária, um expressivo percentual da população local encontra no porto sua principal fonte de renda.

"Só para que tenhamos uma noção mais clara da importância do Porto de Santos hoje no desenvolvimento econômico do Guarujá, 80% da nossa população é empregada no Porto de Santos", revela Thaís Margarido Alencar. Essa empregabilidade direta impulsiona a economia local, gerando um ciclo virtuoso de consumo no comércio, nas escolas e em diversos setores da cidade.

Arrecadação e Investimento -Além da geração de empregos, a atividade portuária em Santos também impacta diretamente a arrecadação do Guarujá por meio do Imposto Sobre Serviços (ISS) e do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU).

A alíquota do ISS incidente sobre as operações portuárias na margem esquerda, carinhosamente chamada de "Porto do Guarujá", contribui significativamente para as finanças municipais.

"Hoje, a municipalidade, para o desenvolvimento econômico da cidade, tem a arrecadação do ISS, a arrecadação do IPTU, a empregabilidade que ele gera dentro da cidade que faz a rodada da economia girar. Então, hoje, o Porto de Santos, é fundamental não só para o Guarujá, para o 'praiante', mas para a região metropolitana, para o estado e para o país", enfatiza a secretária.

Competitividade e planejamento conjunto - A secretária ressalta a importância de manter a competitividade do Porto de Santos no cenário internacional, e o papel crucial dos municípios lindeiros nesse processo. "Quer queira, quer não, ele ainda é o maior porto da América Latina. E para que não perca esse título, precisa continuar sendo um porto competitivo. E o que cabe à municipalidade, ao município que está dentro do Porto de Santos? Trabalhar em conjunto para que a gente atenda à demanda do porto e saiba se planejar para todo o impacto que o aumento da produtividade pode causar dentro da cidade."

Esse trabalho em conjunto, segundo Thaís Margarido Alencar, tem se intensificado na atual gestão do Guarujá. A proximidade com a Autoridade Portuária é fundamental para o planejamento de grandes obras que visam aumentar a produtividade do porto e que impactam diretamente o município, como a aguardada ligação seca entre Santos e Guarujá, um projeto histórico que finalmente está saindo do papel com o apoio dos governos estadual e federal.

Essa nova via, incluindo o primeiro túnel imerso do país, promete reduzir significativamente o tempo de deslocamento de cargas e pessoas entre as duas cidades, otimizando a logística portuária.

Busca pela sustentabilidade - A coexistência da atividade portuária com as características turísticas e naturais do Guarujá impõe desafios ambientais significativos. A secretária explica que há um controle rigoroso por parte dos órgãos estaduais e federais, como a Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB), em conjunto com a Secretaria Municipal do Meio Ambiente.

"É claro que a cidade, toda cidade portuária, ela fica como um pequeno ônus, digamos assim. Então, o bônus é maior, a empregabilidade, a rentabilidade que traz, permite com que a gente trabalhe em cima dos impactos negativos. Um deles, às vezes, é o ambiental."

Um dos principais desafios enfrentados pelo Guarujá é o crescimento desordenado ao redor da margem portuária, com a proliferação de comunidades carentes em áreas de preservação ambiental e em construções irregulares como as palafitas.

Mitigação dos impactos - A secretária enfatiza o trabalho conjunto com Santos, especialmente com Bruno Orlandi, secretário de Desenvolvimento Econômico e Portuário de Santos, para controlar os impactos ambientais.

A colaboração com a iniciativa privada também é crucial, com a maioria dos operadores portuários conscientes de seu impacto e realizando compensações dentro do município. O Guarujá busca seguir o exemplo de Santos com a implementação de um Termo de Responsabilidade de Impacto (TRINC) e já possui uma lei de incentivo fiscal ("Pra Guarujá") para atrair grandes empresas, condicionando sua instalação a critérios ambientais e de sustentabilidade, incluindo a internalização dos custos ambientais gerados.

Desenvolvimento econômico como solução social - A secretária ilustra como o desenvolvimento econômico pode contribuir para a solução de problemas sociais e ambientais. O projeto de expansão do terminal da Santos Brasil, um dos maiores exportadores de veículos do país, envolve a remoção de uma comunidade de palafitas vizinha. Em um acordo tripartite com órgãos ambientais e a prefeitura, a empresa construirá unidades habitacionais dignas para realocar essas famílias que vivem em condições precárias em área da União. "Então, acaba ajudando muito mais o desenvolvimento econômico do que prejudicando", conclui a secretária.

Congresso Nacional Portuário - A participação de autoridades do setor portuário no Congresso Nacional Portuário, realizado em Santos, é visto pela secretária como uma oportunidade crucial para dar visibilidade nacional à importância do Porto de Santos e às necessidades dos municípios que o integram.

"É de extrema importância. Vocês estão nos dando a oportunidade de chamar atenção em nível nacional para o maior porto da América Latina. Está aqui, Guarujá precisa ser visto e ouvido, Santos precisa ser visto e ouvido, Cubatão é uma outra cidade que tem um porto... são cidades que vivem ao redor do porto e que juntas precisamos sentar-nos à mesa e discutir o impacto se a gente quer permanecer como um porto competitivo em nível internacional."

O evento se configura como um espaço de diálogo entre players importantes do setor, incluindo legisladores e especialistas, para discutir o futuro do Porto de Santos, buscando um crescimento sustentável que minimize os impactos negativos nas cidades vizinhas e maximize os benefícios para a população, reconhecendo o papel fundamental do trabalhador portuário, muitas vezes residente nesses municípios. A colaboração entre sociedade civil, iniciativa privada e gestão pública emerge como a chave para um desenvolvimento portuário que seja, de fato, um motor de progresso econômico e social para toda a região.

por Mauro Camargo
Jornalista

quinta-feira

18h30 – CREDENCIAMENTO

19h - SOLENIDADE DE ABERTURA

GILMAR MENDES, Ministro do Supremo Tribunal Federal (STF)

TARCISIO DE FREITAS, Governador do Estado de São Paulo

DOUGLAS ALENCAR RODRIGUES, Ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST)

SILVIO COSTA FILHO, Ministro dos Portos e Aeroportos

ROGÉRIO SANTOS, Prefeito de Santos-SP

FARID MADI, Prefeito de Guarujá-SP

ANDERSON POMINI, Diretor-Presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS)

CAIO CÉSAR FARIAS LEÔNCIO, Diretor Geral Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)

CONFERÊNCIA: GILMAR MENDES, Ministro do Supremo Tribunal Federal (STF)

Tema: Liberalismo Econômico e Desenvolvimento Socioambiental na jurisprudência do STF

21h - COQUETEL/JANTAR

FAÇA SUA INSCRIÇÃO!
Aponte a câmera para o QR Code ou acesse:

www.congressonp.com.br

sexta-feira

8h – CREDENCIAMENTO/ COFFEE DE BOAS-VINDAS

8h30 - PAINEL 1 - O NOVO MARCO LEGAL PORTUÁRIO – PL 733/2025 e a BR DO MAR

Presidente de Mesa: Dra. Ana Paula Mello, Secretária da CCJ da Câmara dos Deputados

Expositores:

PALESTRA MAGNA – Procurador-Geral da República Paulo Gonet Branco (MPF)

Tema: Desafios e perspectivas da atuação do Ministério da Justiça no Setor Portuário brasileiro

Ministro do Tribunal Superior do Trabalho Douglas Alencar Rodrigues – Presidente da Comissão de Juristas para Revisão Legal da Exploração de Portos e Instalações Portuárias (CEPORTOS)

Desembargador Celso Ricardo Peel Furtado de Oliveira – Relator da Comissão de Juristas para Revisão Legal da Exploração de Portos e Instalações Portuárias (CEPORTOS)

Deputado Relator do PL 733/2025

Deputado Presidente da Comissão Especial do PL 733/2025

10h30 PAINEL 2 - A RELAÇÃO PORTO-CIDADE: IMPACTOS E SOLUÇÕES

Presidente de Mesa: Deputado Mauricio Neves, Presidente da Comissão de Viação e Transporte

Expositores:

Dr. Alex Sandro de Ávila, Secretário Nacional de Portos (MPOR)

Dr. Caio César Farias Leôncio, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)

Dra. Thaís Margarido Alencar, Secretária Municipal de Desenvolvimento Econômico e Portuário do Guarujá

Dr. Bruno Orlandi, Secretário Municipal de Assuntos Portuários e Emprego de Santos

12h – INTERVALO ALMOÇO

13h30 - PAINEL 3 - SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL NO SETOR PORTUÁRIO

Presidente de Mesa: Desembargador Fernando Reverendo Vidal Akaoui (TJ-SP)

PALESTRA MAGNA – Ministro do Superior Tribunal de Justiça Sérgio Kukina (STJ)

Tema: Questões polêmicas do setor portuário na jurisprudência do STJ

Expositores:

Dr. Rodrigo Agostinho, Presidente do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (IBAMA)

Dr. Alber Furtado de Vasconcelos Neto, Diretor Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)

Dr. Sidnei Aranha, Superintendente do Meio Ambiente da Autoridade Portuária de Santos (APS)

15h30 - INTERVALO COFFEE BREAK

16h - PAINEL 4 - INOVAÇÃO, TECNOLOGIA, LOGÍSTICA NA INFRAESTRUTURA NOS PORTOS

Presidente de Mesa: Ministro do Tribunal de Contas da União Jhonatan de Jesus (TCU)

Expositores:

Dra. Flavia Takafashi, Diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)

Dr. Fábio Ferraz, Secretário de Governo de Santos e Presidente do Conselho de Administração do Parque Tecnológico de Santos

Dr. Daniel de Oliveira Mota - Professor Doutor - Departamento de Engenharia de Produção da Universidade de São Paulo (USP)

Dr. Tetsu Koike, Diretor de Programa da Secretaria Executiva do Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR)

17h30 - PALESTRA DE ENCERRAMENTO

Dr. Alexandre Cordeiro Macedo, Presidente do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE)

Tema: Atuação do CADE na Regulação da Concorrência no Setor Portuário Brasileiro

18h - ENCERRAMENTO

(*) Em razão das agendas dos palestrantes, os painéis poderão sofrer alterações sem aviso prévio.

Dr. Sidnei Aranha
Superintendente do Meio Ambiente da Autoridade Portuária de Santos (APS)
EXPOSITOR - PAINEL 3 - SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL NO SETOR PORTUÁRIO

Porto de Santos enfrenta desafios ambientais e avança em iniciativas sustentáveis

O Porto de Santos, maior complexo portuário da América Latina, está diante de um cenário que exige ações integradas para mitigar os impactos ambientais e sociais de suas operações — e, ao mesmo tempo, manter sua eficiência econômica. À frente dessas estratégias está a Autoridade Portuária de Santos (APS), que busca alinhar o equilíbrio entre desenvolvimento e sustentabilidade. Sidnei Aranha, superintendente de Meio Ambiente, Saúde e Segurança do Trabalho da APS, detalha os principais desafios e iniciativas em curso no porto.

Desafios ambientais na operação portuária - Um dos principais dilemas enfrentados pelo Porto de Santos é internalizar os impactos ambientais negativos gerados pelas operações portuárias. “O agente que carrega soja ou açúcar deve entender que deixa um rastro de sujeira e uma pegada de carbono. Cabe à Autoridade Portuária funcionar como reguladora, buscando que essa atividade ocorra de modo sustentável”, afirma Aranha.

O superintendente destaca que as discussões internacionais — como as promovidas nas conferências de clima da Organização das Nações Unidas (COP) — já pautam a necessidade de assumir os chamados custos das externalidades ambientais.

Segundo ele, ainda há um equívoco na compreensão das responsabilidades, uma vez que tanto a postura produtivista, que sobrepõe o crescimento econômico à preservação, quanto a visão extremista de preservação intocável, baseada em interesses geopolíticos, não se mostram eficazes.

“A vertente que encontra mais consenso é a dos sustentabilistas: o desenvolvimento precisa ser compatível com a capacidade de regeneração da natureza”, pontua.

No contexto regulatório brasileiro, Sidnei Aranha chama atenção para o excesso de normas ambientais — quase três mil editadas por ano — e a judicialização exacerbada de processos, o que impacta a celeridade nas análises de projetos e no licenciamento. “A burocracia e a visão excessivamente restritivas, aliadas à síndrome de ‘pequenos poderes’, dificultam a modernização do setor”, avalia.

Iniciativas sustentáveis e o desafio Porto-Cidade - A sustentabilidade no Porto de Santos não se limita ao meio ambiente. Ela perpassa também dimensões sociais e de governança, pilares fundamentais do ESG (Environmental, Social and Governance). O porto opera sob uma robusta licença ambiental, com 24

condicionantes e 29 programas em execução, que o tornam referência no monitoramento de dados ambientais na região.

“Regulamos e fiscalizamos todas as licenças dos operadores portuários. Mas, nosso maior desafio é a intrínseca relação entre o porto e as cidades vizinhas, como Santos, Guarujá e São Vicente”, revela Aranha.

Essa proximidade alimenta problemas sociais, como a persistente desigualdade e situações de vulnerabilidade nas comunidades em torno do porto, mesmo diante do enorme volume financeiro movimentado.

“É um paradoxo: regiões que geram bilhões convivem com altos índices de miséria, refletindo uma desigualdade histórica no Brasil”, reforça.

Do ponto de vista ambiental, o monitoramento constante da qualidade da água e a fiscalização contra o despejo de poluentes são ações permanentes. O controle sobre microplásticos no estuário de Santos, por exemplo, é realizado com tecnologia de ponta, mesmo sabendo que a principal fonte deste tipo de poluente está ligada ao uso doméstico de tecidos sintéticos e saneamento deficitário — tema que remete à necessidade de mais investimentos públicos em infraestrutura.

Outro ponto crítico é a dragagem do canal, vital para manter o porto operacional. A prática sempre levanta dúvidas quanto ao impacto ambiental, especialmente quanto à erosão praial.

“Estudos indicam que a erosão é mais correlacionada a mudanças climáticas do que à dragagem em si, mas ainda assim a responsabilidade é atribuída ao porto”, destaca.

Saúde, segurança e controle de espécies invasoras - A superintendência comandada por Aranha cuida ainda da saúde e segurança dos trabalhadores portuários e do controle sanitário relacionado à fauna sinantrópica — animais como ratos, pombos e até cães e gatos, cuja presença é intensificada pela movimentação de cargas (principalmente grãos).

“Fazemos o controle para evitar riscos à saúde dos trabalhadores, especialmente quanto a zoonoses”, afirma.

O porto emprega direta e indiretamente cerca de 55 mil pessoas, segundo estimativas da APS. - Na esfera da ecologia marinha, o controle da água de lastro dos navios — apontada como principal via de introdução de espécies invasoras como a maçã-de-mangue (originária da Índia) — é realizado com base em padrões da Organização Marítima Internacional (IMO).

Hoje, os navios só podem descarregar água de lastro após tratamento a bordo, e são submetidos a fiscalização da Marinha e da Anvisa.

“É desafiador fiscalizar os mais de cinco mil navios que circulam por ano, mas temos avançado na integração tecnológica, inclusive com inteligência artificial, para monitorar o cumprimento dessas regras”, relata.

Responsabilidade compartilhada - Sidnei Aranha defende que os custos das externalidades ambientais não podem ser socializados, enquanto os lucros são privatizados. “O princípio poluidor-pagador, que remonta ao século XVIII, precisa ser internalizado de fato. Empresários não podem se eximir de responsabilidades ambientais sob o argumento de que geram empregos”.

O Porto de Santos segue como modelo de diálogo entre crescimento econômico e respeito ao meio ambiente, mas sua experiência revela os dilemas enfrentados por grandes empreendimentos no Brasil: marcos regulatórios complexos, necessidade de investimento contínuo em infraestrutura e a urgência de unir esforços públicos e privados para garantir sustentabilidade no longo prazo.

por Mauro Camargo
Jornalista

Excelência na produção
de conhecimento

www.abfp.com.br