



ABTL

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE
TERMINAIS DE LÍQUIDOS



Clipping Diário

TERÇA-FEIRA 25.11.25

Petrobras acumula mais de R\$ 777 milhões em multas em aberto no Ibama

PLATAFORMA: UOL | CADERNO: ONLINE | 25.11.25

A multa por dano ambiental mais antiga da Petrobras imposta pelo Ibama completa 20 anos hoje e ainda está pendente de pagamento pela estatal. Trata-se de um auto de infração de R\$ 15 mil, devido ao dano provocado pela petroleira à reprodução da tartaruga-oliva, ameaçada de extinção, em razão de atividades de perfuração em campo de petróleo na costa de Sergipe.

O valor, no entanto, representa apenas 0,002% dos R\$ 777,7 milhões que a Petrobras tem de multas ainda pendentes de pagamento, com processos em diferentes fases.

Do universo bilionário de multas aplicadas à Petrobras, menos de um quarto (R\$ 267,8 milhões) foi pago até o momento. No total, a petroleira foi autuada pelo Ibama em R\$ 1,15 bilhão ao longo dessas duas décadas, o que torna esse caso de R\$ 15 mil uma gota no oceano.

Procurada para comentar sobre a multa de R\$ 15 mil que completa duas décadas e também sobre a situação geral das infrações, a Petrobras respondeu, em nota, que "atua com responsabilidade social, ambiental, transparência e respeito à legislação e às demais normas vigentes, sendo reconhecida mundialmente na indústria de energia por adotar as melhores práticas de integridade, manutenção e segurança de suas instalações".

A Petrobras, no entanto, não respondeu sobre a atuação do Ibama e a judicialização que faz com que a empresa deixe de pagar as multas. "A companhia reitera que é totalmente possível compatibilizar as atividades de exploração e produção com um meio ambiente ecologicamente equilibrado." (Leia a íntegra da nota abaixo.)

Combustíveis fósseis na mira

Além de o debate sobre o fim dos combustíveis fósseis ter dominado o debate na COP, que acabou na semana passada sem um desfecho definitivo, a Petrobras também está sob o olhar atento de ambientalistas após o aval dado à empresa para que se iniciem estudos sobre a presença de petróleo na chamada Margem Equatorial, um potencial reservatório de bilhões de barris de petróleo em área próxima à foz do rio Amazonas.

O acúmulo de multas ainda não recolhidas pela Petrobras, e com recursos ainda sob análise do Ibama, mostra o tamanho do desafio de garantir efetividade às ações de fiscalização ambiental.

Em multas aplicadas mais recentemente, embora de menor valor, o Ibama puniu a Petrobras justamente por descumprir condicionantes de licença ambiental para a realização de pesquisas sísmicas —exatamente o tipo de atividade que a Petrobras agora está autorizada a fazer na Margem Equatorial.

Em fevereiro deste ano, conforme os registros do Ibama, a Petrobras foi multada em R\$ 404 mil por não atender parte de condicionantes em pesquisas nos campos de Roncador e Albacora Leste, na costa do Espírito Santo.

Confira a íntegra da nota da Petrobras

"A Petrobras atua com responsabilidade social, ambiental, transparência e respeito à legislação e às demais normas vigentes, sendo reconhecida mundialmente na indústria de energia por adotar as melhores práticas de integridade, manutenção e segurança de suas instalações.

A companhia reitera que é totalmente possível compatibilizar as atividades de exploração e produção com um meio ambiente ecologicamente equilibrado, conforme demonstram os resultados de projetos de monitoramento ambiental que avaliam um amplo e robusto conjunto de parâmetros de qualidade da água, dos sedimentos, da biota, incluindo o acompanhamento da megafauna.

Os monitoramentos ambientais realizados pela empresa ao longo de mais de 10 anos permitem constatar, inclusive, mudanças positivas significativas nas áreas onde são conduzidas as operações. Entre essas mudanças, destacam-se a ampliação das populações de baleia-jubarte e de tartarugas-verdes, que deixaram de compor a lista de espécies ameaçadas de extinção no Brasil, além da redução do risco para as tartarugas-de-pente, cabeçuda e oliva.

Adicionalmente, a Petrobras apoia ativamente a conservação da biodiversidade marinha por meio do Programa Petrobras Socioambiental, contribuindo decisivamente para a proteção da fauna e dos ecossistemas marinhos.

Por fim, a Petrobras esclarece ainda que comunica às autoridades competentes toda e qualquer anomalia em seu processo produtivo, independentemente da existência de dano ambiental. A companhia busca constantemente implementar melhorias em suas operações, por meio de aperfeiçoamento dos processos, aplicação de inovações tecnológicas e incorporação de aprendizados, reservando-se ao direito de contestar aplicações de sanções em que, comprovadamente, não se verifique questão juridicamente relevante ou dano ao meio ambiente."

ANTAQ, em conjunto com a ANTT, realiza fiscalização da ferrovia do Porto de Santos

PLATAFORMA: ANTAQ | CADERNO: ONLINE | 25.11.25

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizou fiscalização para verificar se a Autoridade Portuária de Santos está garantindo o cumprimento das obrigações contratuais da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), na última semana.

Em conjunto com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e dois auditores de controle externo do Tribunal de Contas da União (TCU), a operação analisou se a prestação do serviço, os investimentos realizados pela Fips que possuem impacto sobre a operação portuária, o aspecto operacional da ferrovia e os investimentos estão sendo realizados.

A vistoria conjunta se dá a partir de um Convênio de Cooperação Técnica e Delegação de Competências, celebrado entre as agências reguladoras, para fiscalizar a malha ferroviária. O empreendimento é administrado pela cessionária AG-Fips, associação entre as concessionárias ferroviárias VLI, MRS e Rumo.

O gerente de Recursos e de Apoio Técnico da ANTAQ, Fábio Fonseca, ressaltou que a importância da fiscalização conjunta se justifica pelos impactos da Fips na operação portuária.

“Isso exige um acompanhamento conjunto do regulador ferroviário, a ANTT, e da ANTAQ. A sinergia entre as duas agências reguladoras têm se mostrado fundamental para o acompanhamento da atividade ferroviária e evolução operacional do Porto de Santos”, aponta Fonseca.

Devido à relevância da Fips para a logística nacional, o acompanhamento da via ferroviária de forma contínua e in loco se faz necessária. A inspeção está relacionada aos investimentos contratuais da ferrovia no Porto de Santos.

Setor portuário gera R\$ 13 bilhões por ano em tributação, diz Antaq

PLATAFORMA: A TRIBUNA | CADERNO: ONLINE | 25.11.25

O caráter superlativo envolvendo os portos brasileiros pode ser expresso em vários números. Durante palestra no 2º Encontro Porto & Mar, realizado pelo Grupo Tribuna na última terça-feira, em Brasília, o superintendente de Outorgas da ANTAQ, Renildo Barros, trouxe uma cifra que sintetiza muito da força dos complexos portuários nacionais.

“Para se ter uma ideia, fizemos um levantamento muito simples no ano passado e chegamos a um número que indica que só o setor portuário gera diretamente quase R\$ 13 bilhões por ano em tributação. Tudo isso passa pela Antaq e faz com que haja movimentação portuária pujante, eficiente e economicamente funcional”, afirma.

Barros lembra que a Antaq não está apenas preocupada com o terminal, mas sim com a cadeia portuária como um todo porque a operação do setor somente acontece caso o ecossistema também acompanhe o mesmo caminho. Para isso, há conversas frequentes com todo integrante que possa interferir, tanto positiva quanto negativamente, na gigantesca malha hidroviária brasileira.

“Esse ecossistema é regularizado, fiscalizado e acompanhado por nós”. A agência se preocupa diuturnamente com a função social e a geração de emprego, renda e tributação trazida pelo setor portuário para a economia nacional”, reforça, chamando novamente a atenção para o valor de R\$ 14 bilhões.

O superintendente de Outorgas da Antaq também lembrou da importância das hidrovias e de conceder a administrar delas ao setor privado. Atualmente, elas correspondem a 16% da malha logística do País. “Hoje, o potencial pode chegar até 64 mil km, se a gente conseguir conceder as hidrovias para o privado para que ele possa realizar o que faz de melhor, otimizando o acesso e, com isso, conseguir mudar o panorama da entrega, da carga, da origem e do destino”, argumenta.

ATENÇÃO TOTAL

O superintendente-adjunto do Cade, Felipe Mudim, mostra que o órgão tem de estar bastante atento, levando em conta o aumento constante de leilões dos mais diversos envolvendo o setor portuário e o que vem a reboque. A visão também foi exposta durante o 2º Encontro Porto & Mar.

“Essa tendência é muito interessante porque, além de ter um aumento do número de atos de concentração em que o Cade pode ser necessariamente consultado para se manifestar, a gente também pode ter algumas práticas anticompetitivas que podem ser implementadas nesse setor e, por consequência, a necessidade de manifestação e atuação do Cade”, afirma.

Mudim explica que há dois cadernos do Cade em que é feito um consolidado da jurisprudência do órgão, com todas as decisões tanto em atos de concentração quanto de condutas. “Nos últimos 20 anos, temos mais de 100 atos de concentração analisados no setor portuário. Além disso, temos também um conjunto de dezenas de atos de concentração analisados no transporte marítimo de contêineres”, enumera.

Criada em 2011, a Superintendência-Geral do Cade é considerada por Mudim um órgão técnico bastante consolidado, apesar do aparente pouco tempo de existência. “Esse órgão consegue concentrar todo o conhecimento de todos os setores que o Cade analisa. Em especial, no caso do setor portuário, temos diversas manifestações e estamos próximos das discussões para que, quando seja instado a se manifestar, estejamos bem preparados”, explica.

Porto de São Sebastião é o segundo melhor do Brasil em desempenho ESG

PLATAFORMA: SANTA PORTAL | CADERNO: ONLINE | 25.11.25

O Porto de São Sebastião ficou em segundo lugar na categoria Desempenho ESG – Portos Públicos do XII Congresso Internacional de Desempenho Portuário (Cidesport), um dos principais eventos acadêmicos e técnicos do setor. Em sua 12ª edição, a premiação é organizada por instituições de peso: a Unisul (Universidade do Sul de Santa Catarina), a UFSC (Universidade Federal de Santa Catarina) e a Universitat de València, na Espanha. O Porto de Cabedelo, na Paraíba, ficou em primeiro.

O reconhecimento reforça o movimento do porto para ampliar padrões de sustentabilidade, eficiência e governança. No último ano, o porto investiu aproximadamente R\$3,5 milhões em ações ambientais, com investimentos em redução de impactos ambientais, modernização da infraestrutura e transparência nos processos internos – pontos que pesaram na avaliação. Entram nessa lista iniciativas de monitoramento ambiental, atualização tecnológica e revisão de procedimentos operacionais, com foco em desempenho e sustentabilidade.

O diretor-presidente do Porto de São Sebastião, Ernesto Sampaio, afirma que “O prêmio serve como estímulo para avançar em projetos ESG e ampliar a contribuição da autoridade portuária para o desenvolvimento econômico e ambientalmente responsável.”

O Cidesport reúne especialistas, pesquisadores e representantes de portos brasileiros e estrangeiros para discutir competitividade, desempenho e inovação. As premiações consideram critérios técnicos e comparações entre diferentes modelos de gestão.

O porto

Administrado pela Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), vinculada à Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (Semil), o Porto de São Sebastião é uma delegação federal ao Governo do Estado de São Paulo, configurando-se como porto público.

Os principais produtos importados são barrilha, sulfato de sódio, malte, cevada, trigo, produtos siderúrgicos, máquinas e equipamentos, bobinas de fio de aço e cargas gerais. Para exportação, destacam-se açúcar, peças, máquinas e equipamentos, coque de petróleo, produtos siderúrgicos e cargas gerais

Dragagem do Porto de Natal começará em janeiro e vai durar seis meses

PLATAFORMA: TRIBUNA DO NORTE | CADERNO: ONLINE | 25.11.25

As dragas necessárias para a dragagem do Porto de Natal devem chegar a Natal em janeiro de 2026, conforme o Ministério de Portos e Aeroportos. A empresa DTA, vencedora da licitação, está finalizando o projeto executivo e aguardando as licenças necessárias para dar sequência ao trabalho.

O projeto visa melhorar o calado do canal, atualmente de 10 metros, o que já limita a passagem de navios de maior porte. Com a ampliação, o Porto poderá receber embarcações com até 11 metros de calado.

O ministério ainda afirmou que o prazo previsto para entrega da profundidade é de 6 meses após o início das obras, devendo ser finalizadas no meio do ano de 2026.

O custo da obra de dragagem é estimado em R\$ 54,5 milhões, com recursos garantidos pelo Ministério dos Portos e Aeroportos, e será acompanhada de perto pela Capitania dos Portos.

Durante a execução da dragagem, a Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), responsável pela administração do porto, informou que não haverá interrupções nas operações portuárias. “A gente tem as manobras de navios programadas, então, você tem como parar a draga para que o navio passe no canal”, disse o presidente da Codern Paulo Henrique Macedo.

Segundo a companhia, a dragagem será fundamental para a modernização da infraestrutura portuária do estado, permitindo o escoamento de cargas mais pesadas e ampliando a competitividade do Porto de Natal no cenário internacional.

“Não só aumentar rotas internacionais, como você passa a dar segurança à operação portuária, você amplia a janela de saída de navios, aí realmente você vai poder passar pela ponte 24 horas”, avaliou. “A gente vai escoar muito mais carga com essa operação que a gente está agora de frutas do que quando a gente tinha o contêiner. E com a possibilidade de ter o minério de ferro, triplicaria as nossas cargas, como você tem muito mais escoamento de frutas ou até de outras cargas”, explicou Macedo.

Outro problema que está sendo tratado pelo Porto de Natal é a instalação das defensas da ponte, com a instalação de dolphins na estrutura do equipamento.

A empresa vencedora da licitação para instalar as defensas aguarda as licenças necessárias para dar início à execução da obra. Após a conclusão da contratação, prevista para dezembro, o desenvolvimento do projeto executivo seguirá um cronograma de quatro meses. A obra, então, será executada ao longo de 12 meses, com previsão de término para 2027.

Com a ausência das defesas da ponte, a Marinha do Brasil gerou a Portaria Nº 55/CPRN, emitida pela Capitania dos Portos, que estabelece a proibição de manobra de navios no período das 18h às 5h. A medida evita riscos à navegação, já que a falta de defesas aumenta o perigo de colisões durante a saída e entrada de embarcações em determinados períodos de maré.

Reformas no Porto

O Porto de Natal está com um pacote de obras que foi unificado em uma única licitação. O conjunto inclui a reforma de armazéns, destinada a modernizar e ampliar a capacidade de armazenamento de cargas, a reforma de galpões, que visa melhorar a infraestrutura logística, e a instalação de um sistema fotovoltaico para trazer maior sustentabilidade à operação.

As obras já foram contratadas e estão em plena execução. A previsão é de que o conjunto de reformas e instalações seja concluído até agosto de 2026.

A licitação já foi finalizada, e os contratos foram assinados. Atualmente, as obras estão em pleno andamento, e a expectativa é que o galpão seja entregue em dezembro deste ano. Mesmo com o galpão já em fase de finalização, a reforma do armazém ainda segue em andamento, visando a conclusão de todo o projeto no prazo estabelecido.

Modernização dos portos é discutida em simpósio

PLATAFORMA: PORTAL DIARINHO | CADERNO: ONLINE | 25.11.25

Um simpósio realizado pela Academia Brasileira de Direito Tributário (ABDT) reuniu especialistas do setor portuário em Itajaí na manhã desta segunda-feira, para discutir o futuro dos portos no Brasil.

Em parceria com a Macedo & Winter Advogados Associados, o evento contou com a palestra “O futuro dos portos no Brasil: desafios e oportunidades do PL nº 733, de 2025”, conduzida pelo ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST), Douglas Alencar Rodrigues, com mediação do desembargador Celso Ricardo Poli Furtado de Oliveira. O ministro Walton Alencar, do Tribunal de Contas da União (TCU), participou do debate sobre “O papel do TCU no desenvolvimento do setor portuário brasileiro”, com mediação do advogado James Winter.

O projeto de lei nº 733, que segundo o ministro Douglas está sob análise da Comissão Especial da Câmara dos Deputados, ainda não tem data definida para votação. “Nós estamos há um ano da apresentação do anteprojeto de lei e os debates estão acontecendo, as audiências estão se realizando, subsídios estão sendo colhidos, mas nós ainda não temos uma perspectiva da votação. É preciso, portanto, aguardar, embora a pressão pública seja muito importante”, explica.

O PL 733/2025 propõe atualizar a legislação do setor portuário, com medidas que buscam atrair investimentos, regulamentar a exploração dos portos, as operações e o trabalho portuário. “São muitos os avanços que o PL 733 propõe. O primeiro deles é a sistematização do setor portuário como um todo. O projeto de lei é abrangente, trata de todos os segmentos vinculados ao porto público do Brasil, também ao porto privado. O PL traz também conceitos claros, determinados, uma lei fundada nas técnicas de logística modernas, princípios, objetivos, fundamentos, dissipando dúvidas que possam existir em relação ao sentido de suas normas. O projeto de lei avança também trazendo uma revisão das competências da União, poder concedente, a Antaq e as autoridades portuárias. Aqui a ideia é que haja mais fluidez, mais eficiência, menos tempo na gestão dos contratos administrativos”, diz o ministro.

O projeto ainda aborda a questão ambiental com a introdução do licenciamento ambiental único. “Nós introduzimos no projeto de lei o licenciamento ambiental único, dinamizando essa atividade importante, sem renunciar à proteção ambiental, mas tornando-a mais rápida, ou seja, a autorização do Ibama, as licenças ambientais feitas de uma única oportunidade em todo o porto, evitando que a cada momento haja necessidade de novas licenças. Isso gera muitas dificuldades em razão da falta de estrutura, inclusive de pessoal, pelo Ibama”, acrescenta.

Segundo o ministro, o projeto também traz o que ele chama de avanço no campo da mão de obra, tornando o sistema mais moderno e permitindo aos operadores portuários maior acesso a trabalhadores, superando as deficiências do modelo atual. O projeto propõe ainda a criação de uma Câmara de Autorregulação e Resolução de Conflitos e estabelece diretrizes para a integração porto-cidade, com foco na sustentabilidade e resiliência. “A lei estimula a tecnologia, o progresso tecnológico”, afirma.

Mão de obra

O ponto mais criticado pelos sindicatos da categoria é a flexibilização da contratação de trabalhadores, com o fim da exclusividade do Ogmo nos portos públicos, além da manutenção dos contratos CLT e avulsos nos portos privados, como acontece no Porto de Navegantes. “No setor portuário, nós temos um nicho, que é o dos avulsos, que tem a prerrogativa da contratação direta, da requisição pelos operadores portuários, nos portos públicos. O que o PL 733 propõe é a abertura desse mercado, trazendo mais mão de obra para o setor. A abertura que permite que qualquer trabalhador portuário avulso possa prestar serviço em qualquer porto no Brasil. Isso é um avanço. Primeiro porque impõe uma permanente qualificação desses trabalhadores, os atuais teriam cinco anos para se qualificarem e segundo porque traz mais mão de obra, permitindo que as operações portuárias não fiquem contingenciadas, não sofram prejuízos pela ausência de trabalhadores interessados nos vários engajamentos.

E, portanto, o PL, no capítulo da mão de obra, avançou, trazendo outra modalidade, que é a das empresas de prestação de trabalho portuário. Os órgãos de gestão não serão extintos, eles continuarão a concorrer com essas empresas, garantindo-se a liberdade aos operadores para o recrutamento da mão de obra”, finalizou Douglas.

Análise do edital de dragagem

O ministro Walton, do TCU, falou sobre a atuação do tribunal no setor. “O TCU fiscaliza todas as desestatizações de bens públicos. Como o setor portuário reúne bens da União, basicamente, a atuação do TCU é absoluta na verificação da correção dos procedimentos adotados nessa desestatização. Essa verificação se faz a partir de critérios de legalidade na realização do certame, ou seja, se não houve beneficiamento de um ator em detrimento de outro. Isso é uma das grandes atividades do TCU. Todas as concessões são objeto de prévio exame do TCU”, explicou.

Segundo o ministro, o edital de arrendamento definitivo dos berços públicos do porto de Itajaí por 70 anos também passará pelo crivo do tribunal, quando tiver o texto pronto e for lançado. Atualmente, o projeto de concessão do canal portuário de Itajaí já está no TCU, encaminhado em setembro pelo Ministério dos Portos e Aeroportos, após aprovação da Antaq. “Esse processo está em análise pelos órgãos técnicos do TCU, pela Secretaria de Portos e após a emissão dos pareceres vai ser levado a julgamento pelo relator que sou eu. No momento, o processo não chegou ao meu gabinete e não tenho informações precisas para adiantar. Tão logo as informações cheguem a mim, pela importância do Porto de Itajaí, levarei a julgamento do plenário”, finalizou.

Conforme informou ao DIARINHO o superintendente do Porto de Itajaí, João Paulo Tavares Bastos Gama, no programa Diz aí!, a expectativa é lançar o edital de concessão da dragagem até fevereiro de 2026. O edital prevê investimento de R\$ 311 milhões, com o aprofundamento do canal para 16 metros.

Baixada Santista reúne municípios para discutir expansão de retroáreas

PLATAFORMA: JORNAL DA ORLA | CADERNO: ONLINE | 25.11.25

A Associação Comercial de Santos (ACS) recebe amanhã (25), às 8h30, o Invest Retroporto. O encontro traz representantes de Santos, Guarujá, Cubatão, Praia Grande e São Vicente para discutir a expansão das retroáreas portuárias da região. Para os interessados, o evento que acontecerá na Rua XV de Novembro, 137, no Centro Histórico da cidade, é aberto ao público e as inscrições são gratuitas mediante confirmação no site bit.ly/invest-retroporto.

A iniciativa da Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres (ABTTC) que vai reunir secretários municipais e representantes do setor privado, abordará um plano diretor, licenciamento ambiental e mobilidade urbana nos cinco municípios.

Para o diretor-executivo da ABTTC, Wagner Souza, o evento inaugura um debate inédito na região. “Antes, nunca houve um workshop técnico voltado especificamente para discutir a expansão da atividade retroportuária, reunindo os secretários municipais dos cinco municípios da Baixada Santista”, afirma.

Ele ainda aponta um desequilíbrio na relação entre porto e retroporto em Santos. Enquanto outros complexos portuários do mundo mantêm retroáreas superiores às áreas portuárias, a região santista apresenta proporção de 1:1.

“É no retroporto que ocorre a transformação de valor das cargas, enquanto o porto, por definição, é o espaço para a mudança de modal”, explica Souza.

A carência de retroáreas frente à área portuária, segundo o diretor-executivo da ABTTC, limita o potencial de desenvolvimento econômico da Baixada Santista. O desequilíbrio contrasta com a realidade de outros complexos portuários globais, onde as retroáreas ocupam espaços mais amplos que os portos propriamente ditos.

A discussão sobre esse tema, de acordo com Souza, permite planejar o futuro da região e alinhar estratégias para atrair investimentos. O objetivo passa por consolidar o Porto de Santos como referência global na atividade portuária e logística.

PROGRAMAÇÃO

A programação inclui dois painéis. O primeiro, às 9h15, trata de meio ambiente e segurança jurídica para investimentos. Participam os secretários de Meio Ambiente Valdir Pereira Ramos Filho (Praia Grande), Rodrigo Fernandes (Guarujá), Flávia Ramacciotti (São Vicente) e Cleiton Jordão Santos (Cubatão), além de Rogério Oliveira, diretor da ABTTC e da TranstecWorld.

O segundo painel, às 10h30, discute planejamento urbano, mobilidade e logística portuária integrada. A mesa reúne Thais Margarido, secretária de Desenvolvimento Econômico e Portuário de Guarujá, Fabrício Lopes, secretário de Indústria, Porto, Emprego e Empreendedorismo de Cubatão, Bruno Orlandi, secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos, Alexsandro Ferreira, secretário de Desenvolvimento Urbano de São Vicente, e Bayard Umbuzeiro Neto, diretor da ABTTC e presidente da Transbrasa.

GARGALOS

A Via Anchieta, inaugurada em 1947, concentra praticamente todo o acesso de cargas ao Porto de Santos. A rodovia sinuosa representa o maior gargalo da região, segundo Souza. Ele reconhece que os novos acessos previstos só ficam prontos em 5 a 10 anos. “Já nascerão com risco de engarrafamentos”, alerta.

O porto vem batendo recordes de movimentação e a tendência aponta para expansão nos próximos anos. A infraestrutura atual, porém, exige soluções de logística integrada e planejamento urbano para mitigar os impactos do crescimento. “O grande desafio será conviver com essa expansão utilizando a infraestrutura atual”, finaliza o diretor-executivo da ABTTC.

Ele ainda complementa alegando que a expansão das retroáreas precisa dialogar com a questão ambiental, especialmente em Cubatão. Souza explica que o fórum reúne tanto secretários de desenvolvimento quanto de meio ambiente justamente para garantir que o crescimento da atividade retroportuária ocorra de forma ordenada e sustentável.