

PREFEITURA DE SANTOS
SECRETARIA DE ASSUNTOS PORTUÁRIOS E PROJETOS ESPECIAIS

NOTA TÉCNICA Nº 02/2022/SEPORT-PE

DESTINATÁRIO: AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS (ANTAQ)

Ref.: COMPLEMENTO À NOTA TÉCNICA 01/2022/SEPORT-PE, RELATIVA AO OFÍCIO Nº 318/2021/DG-ANTAQ e NOTA TÉCNICA Nº 15/2021/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA, OFICIALMENTE ENCAMINHADOS À PMS.

1. ASSUNTO

Adendo à Nota Técnica 01/2022/SEPORT-PE, elaborada a partir de consulta da ANTAQ a Prefeitura de Santos acerca da celebração de futuro contrato de concessão a ser firmado entre o Ministério da Infraestrutura (MInfra) e o vencedor do certame licitatório de desestatização do Porto Organizado de Santos.

2. OBJETIVO

A presente Nota Técnica tem por objetivo manifestar sugestões e pleitos da Prefeitura de Santos (PMS), complementarmente à Nota Técnica 01/2022/SEPORT-PE, de maneira a contemplar obras e aspectos relativos à Relação Porto-Cidade.

3. INTRODUÇÃO

A Nota Técnica 01/2022/SEPORT-PE ateu-se exclusivamente ao conteúdo do Ofício nº 318/2021/DG-ANTAQ e Nota Técnica nº 15/2021/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA, oficialmente encaminhados à PMS. No entanto, o material enviado pela ANTAQ não abrangeu suficientemente alguns tópicos que a Prefeitura de Santos considera relevantes, seja no âmbito portuário, específico, seja no campo da Relação Porto-Cidade, posto que não há como dissociar esses dois entes. Assim, a presente Nota Técnica abordará esses temas.

4. CONSIDERAÇÕES, SUGESTÕES E PLEITOS DA PMS

De toda forma, a PMS pleiteia que sejam agregados outros itens no escopo da desestatização da Autoridade Portuária de Santos, os quais considera de extrema relevância, sendo que alguns dos quais já foram objeto de assunção de compromisso por parte do Exmo. Sr. Ministro da Infraestrutura, Eng. Tarcísio de Freitas, por ocasião de seu pronunciamento durante a Audiência Pública nº 01/2022 promovida pela ANTAQ, realizada em 10 de fevereiro de 2022, em Santos/SP.

Eles estão relacionados a seguir:

- 4.1. A estimativa de aumento de operação de cargas nos cenários previstos pelo Plano Mestre (PM) e Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos (PDZ), e a projeção de alteração da matriz de transportes do Porto de Santos, sinalizam que ainda assim haverá aumento da demanda por meios rodoviários. No caso específico da operação de granéis sólidos nos terminais portuários da região da Ponta da Praia, cuja configuração inviabiliza a implantação de pera ferroviária, essa tendência preocupa, pela proximidade de áreas urbanas densamente habitadas. Para tentar mitigar os potenciais impactos negativos do aumento do fluxo de caminhões em áreas urbanas, a Autoridade Portuária vem promovendo tratativas para a viabilização de estacionamentos para caminhões.

Caso essas tratativas da Autoridade Portuária não sejam concluídas antes do desfecho do processo de desestatização, ou a quantidade de vagas disponibilizadas seja insuficiente, qual será o compromisso a ser exigido do futuro concessionário quanto à disponibilização de estacionamentos de caminhões distantes de áreas urbanas e gestão de tráfego, para evitar impactos negativos no sistema viário e no ambiente urbano, considerando os cenários de expansão previstos no PDZ?

- 4.2. Ainda em relação a projeção de aumento da movimentação de cargas, sobretudo com a utilização do modal rodoviário e ainda considerando o cenário atual, é recomendável que seja incluída a implantação de balanças para a pesagem de caminhões dentro da área do Porto Organizado de Santos, de maneira a evitar que o procedimento de pesagem ocorra em áreas urbanas, o qual vem causando transtornos no sistema viário do Município.

Está prevista a implantação de balanças rodoviárias na área do Porto Organizado?

- 4.3. A Prefeitura de Santos reivindica junto ao MInfra a inclusão do projeto e da execução do **Túnel do Maciço Central** e seus acessos, o qual interligará a Zona Leste à Zona Noroeste da área insular do Município de Santos e também a área insular do Município de São Vicente, no escopo do processo de desestatização da Autoridade Portuária de Santos, de forma a criar novo acesso ao Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), nesse caso à Rodovia dos Imigrantes. Tal obra permitirá melhoria do fluxo viário urbano-portuário, além de criar alternativas, em caso de eventual obstrução da Avenida Perimetral da Margem Direita, no caso de panes ou acidentes veiculares, ou no caso de manutenção das Avenidas Antônio Prado e Xavier da Silveira. Tal proposta decorre da redução de faixa de rolamento nestas avenidas, em função da implantação da 3ª linha ferroviária. Essa obra teve custo estimado em R\$ 456 milhões, em 2015. Esse pleito foi formalmente encaminhado ao MInfra, em 25/11/2021, e à Autoridade Portuária, em 04/01/2022. Tal pleito tem por base o compromisso assumido pelo Exmo. Sr. Ministro da

Infraestrutura, Eng. Tarcísio de Freitas, durante a Audiência Pública nº 01/2022, da ANTAQ, realizada em 10 de fevereiro de 2022, em Santos/SP, e a Prefeitura de Santos já está providenciando a atualização de dados técnicos e orçamentários para encaminhamento ao MInfra. Essa obra criará, em associação com a ligação seca entre os municípios de Santos e Guarujá, também prevista como compromisso de investimento do futuro concessionário da Autoridade Portuária de Santos, um novo corredor viário, interligando outros municípios de Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS). Assim, tão importante quanto a inclusão dessa obra como compromisso de investimento do futuro concessionário do Porto de Santos, é que ela seja priorizada, com execução em curto prazo e logo em seguida à assinatura do contrato de concessão, de maneira a antecipar a mitigação dos impactos decorrentes do aumento de afluxo de veículos portuários em áreas urbanas.

- 4.4.** A Prefeitura de Santos, juntamente com a Associação de Melhoramentos da Alemoa (AMA) e a Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Transportadoras de Contêineres (ABTTC), reivindicam a inclusão de **viaduto no trecho final do Distrito Industrial e Portuário da Alemoa** no escopo dos investimentos previstos no processo de desestatização da Autoridade Portuária de Santos. Tal pleito tem como objetivo criar alternativa de saída do fluxo viário urbano-portuário local, atualmente restrito ao Viaduto Paulo Bonavides, o qual tem sido sujeito a constantes congestionamentos. O projeto funcional dessa obra já foi contratado pela ABTTC e pela AMA, inclusive com custo estimado em R\$ 50 milhões. Essa demanda já foi informada ao MInfra e Autoridade Portuária, em 2021. Tal pleito tem por base o compromisso assumido pelo Exmo. Sr. Ministro da Infraestrutura, Eng. Tarcísio de Freitas, durante a Audiência Pública nº 01/2022, da ANTAQ, realizada em 10 de fevereiro de 2022, em Santos/SP, e a Prefeitura de Santos já está providenciando a atualização de dados técnicos e orçamentários para encaminhamento ao MInfra.
- 4.5.** Quanto ao **Terminal de Cruzeiros**, a Prefeitura de Santos pleiteia que o processo de transferência locacional de Outeirinhos para a região do Valongo, seja feita com a maior brevidade e antes do início de operação do STS53. Também considera indispensável que o novo terminal seja concebido de forma a fomentar o turismo no Centro Histórico de Santos, proporcionando aos turistas acesso à infraestrutura cultural, gastronômica e de serviços da região. Para tanto, é imprescindível que o acesso ao terminal ocorra a partir da área urbana, mediante parceria entre a Prefeitura, o operador do terminal e receptivos da região, oferecendo circuitos turísticos locais e regionais aos turistas, de maneira que sua permanência na cidade seja prolongada e proveitosa.
- 4.6.** A dragagem de aprofundamento para 16 m e, posteriormente, para 17 m é fundamental para melhorar a competitividade do Porto de Santos. No entanto, os efeitos das dragagens de aprofundamento anteriores resultaram

em problemas de erosão na orla de Santos e ao longo do canal de acesso ao porto. Por conta disso, o Ministério Público Federal (MPF) instou a Autoridade Portuária a projetar e executar obras de proteção costeira que constam como compromisso de investimento do futuro concessionário da Autoridade Portuária de Santos (Item 4.4.2 – Investimentos Obrigatórios, Enrocamento da Ponta da Praia, Tabela 2 da Nota Técnica nº 15/2021/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA). Como esse tipo de problema já ocorre atualmente, torna-se de suma importância que qualquer projeto de aprofundamento de canal inclua em seu escopo investimentos necessários à proteção das margens ao longo do canal de acesso ao porto, bem como da orla marítima limdeira da área insular da cidade de Santos, garantindo a integridade da infraestrutura urbana e a recuperação e manutenção do perfil praiial. Acreditamos que o mesmo valha para as margens do lado da cidade de Guarujá.

- 4.7.** A Autoridade Portuária dispõe, atualmente, de importante carteira de obras viárias destinadas: a melhorar o fluxo rodoferroviário de acesso ao porto, e na sua área interna; ampliar a participação do modal ferroviário na matriz de transportes do Porto de Santos e tornar mais seguro o trânsito de pedestres, pela eliminação de passagens em nível. Essas obras incluem, entre outras: o novo acesso rodoviário à margem direita do Porto de Santos, viadutos e passarelas de pedestres. Essas obras estão no escopo da Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS), de novos arrendamentos ou concessões, ou da renovação dos existentes.

Caso essas obras não sejam efetivadas nesses contratos, o futuro concessionário da Autoridade Portuária assumirá o compromisso de executá-las?

- 4.8.** É importante asseverar que há interligação entre os sistemas de drenagem urbano e portuário ao logo da margem direita do Porto de Santos, destinando seus efluentes ao Canal do Estuário. Essa condição é histórica, desde os tempos da implantação do sistema de drenagem urbano, projetado pelo engenheiro sanitaria Saturnino de Brito, no início do século XX, com a participação da Autoridade Portuária de então. Nestas condições, qualquer intervenção no sistema de drenagem portuária potencializa risco de inundação em áreas urbanas. Consta que a Autoridade Portuária de Santos, ainda sob a denominação CODESP, teria elaborado Termo de Referência objetivando a contratação de serviços de atualização e georreferenciamento de sua rede de drenagem, o que não aconteceu até a presente data. Assim, deve ser dada ciência dessa condição ao futuro concessionário, de maneira que a manutenção da rede de drenagem das áreas portuárias seja feita regularmente, preferencial de forma concatenada com a PMS, e que qualquer obra seja previamente conciliada com a Prefeitura de Santos, de maneira a integrar o georreferenciamento e as capacidades das redes, e prover dados e meios que possibilitem a simulação de cenários de

enfrentamento de riscos decorrentes de eventos climáticos extremos e mudanças climáticas.

- 4.9.** A questão das mudanças climáticas deve ser abordada de forma conjunta entre a PMS e a Autoridade Portuária, como já vem ocorrendo, lembrando que foi celebrado recente acordo entre a ANTAQ e *Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ)*, Agência Alemã de Cooperação Internacional, objetivando a análise de riscos ambientais em portos brasileiros, com destaque para o Porto de Santos, fruto de sugestão da Prefeitura de Santos, por meio de sua Comissão Municipal de Adaptação à Mudança do Clima. A continuidade e aprimoramento dessa relação é de interesse mútuo, e abrange muito mais do que a integração entre sistemas de drenagem. Ela é fundamental ao planejamento e ações de prevenção e enfrentamento dos efeitos de eventos climáticos extremos, mitigando seus impactos no cotidiano urbano-portuário, sempre com enfoque em sustentabilidade plena.
- 4.10.** A exemplo do que já ocorre com os Terminais de Uso Privado (TUPs), instar para que a futura Autoridade Portuária preste as informações relativas ao Índice de Desempenho Ambiental (IDA) regularmente, auditáveis pela ANTAQ, e promova ações com vistas a qualificar o Porto de Santos na condição de “porto verde” (*greenport*), incluindo a adoção de medidas estruturais, procedimentais e operacionais que reduzam as emissões de materiais particulados e de gases de efeito estufa (GEE), seguindo e, até, sobrepujando as melhores práticas adotadas em portos de referência mundial.
- 4.11.** No que se refere ao **Conselho de Autoridade Portuária de Santos (CAP-Santos)**, a Prefeitura de Santos considera que seu papel deve ser revisto, de maneira que o Conselho seja obrigatoriamente consultado em todas as questões que afetem o Porto de Santos, principalmente quando da elaboração de futuros Planos de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) e definição de novas configurações da Poligonal do Porto de Santos. A PMS também considera que sua composição deve ser revista de forma que todos os municípios portuários nele tenham assento.
- 4.12.** A **Fundação Centro de Excelência Portuária de Santos (CENEP-Santos)** foi instituída pela Prefeitura de Santos e é mantida com recursos da Autoridade Portuária, além de aporte financeiro regular da PMS. Desde sua criação, ela tem sido responsável pela formação e aprimoramento de milhares de trabalhadores portuários, inclusive a distância. Sua carteira inclui: cursos do Programa do Ensino Profissional Marítimo (PREPOM), da Marinha do Brasil; cursos *on demand*, específicos para o atendimento de necessidades de operadores portuários; cursos de especialização, como o de Fundamentos de Logística, Infraestrutura e Ambiente Portuário (FLIAP), já em sua 5ª Edição; e fomento a pesquisas ligadas ao setor portuário, o que a caracteriza como instituição similar às existentes em portos mundiais de referência,

como os de Rotterdam e Antuérpia. Aliás, esses portos foram utilizados como referência da NT 15/2021. Sua relevância é, portanto, indiscutível. Assim sendo:

A Fundação CENEP-Santos está no escopo da desestatização? Como?

- 4.13** O **Complexo Cultural**, criado e mantido pela Autoridade Portuária de Santos, dispõe de importante acervo da história da Cidade e do Porto de Santos, e do Brasil. Atualmente, o local encontra-se fechado. A PMS entende que é fundamental que ele seja adequadamente mantido, catalogado e disponibilizado ao público, e que permaneça em Santos, pois **a história do porto ainda está sendo escrita.**

O Complexo Cultural está no escopo da desestatização? Como?

- 4.14.** Sugere-se que o futuro concessionário adote, em parceria com a PMS, modelo similar ao preconizado no "**Manual de práticas recomendadas de integração social**" da *European Sea Ports Organization* (ESPO), a saber:

a. Apoio e imagem do público em geral:

1. Medir a imagem de seu porto;
2. Tornar o porto relevante para diferentes públicos-alvo (incluindo faixas etárias, de maneira a fomentar a identificação da cidade com o porto deste o Ensino Fundamental);
3. Abrir o porto: faça com que as pessoas experimentem o que é a vida no porto;
4. Tornar o porto visível à cidade.

b. Educação e mercado de trabalho:

5. Identificar as lacunas e necessidades no mercado de trabalho portuário (buscando soluções que integrem escolas técnicas, Instituições de Ensino Superior, Fundação Parque Tecnológico de Santos e Fundação CENEP-Santos);
6. Investir em infraestrutura social (mantendo e aprimorando o que atual Autoridade Portuária pública vem fazendo);
7. Combinar os currículos das instituições de ensino com as necessidades de emprego.

c. Relação Porto-Cidade:

8. Tornar os vizinhos seus embaixadores;
9. Limitar externalidades negativas (mitigação/eliminação de conflitos na Relação Porto-Cidade); e
10. Desenvolver uma combinação funcional e espacial de portos e cidades (numa clara indicação da importância de planejamento urbano-portuário conjunto).

4.15. Quanto ao **Trabalho Portuário**, é importante salientar que um dos princípios mais difundidos e almejados no âmbito empresarial é o Ambiental, Social e Governança (*Environmental, Social and Governance - ESG*, em inglês), objetivo inclusive de certificações internacionais que agregam valor às empresas. Como não poderia deixar de ser, a questão social também é significativa no setor portuário, e sua não consideração tem implicações negativas em vários aspectos. No Brasil, por exemplo, discute-se atualmente Indústria 4.0 e Porto 4.0, onde a ênfase está na progressiva automação de processos e operações, com sensível redução de postos de trabalho, descontinuidade de certas profissões e surgimento de novas, que demandam treinamento e especialização. Essas consequências já estão presentes no que na Europa, representando um estágio 5.0, que inclui a preocupação com as questões sociais, que se enquadram nos princípios de ESG. Também merece consideração especial o **Item 7.1.7. Qualificação Técnica** da Nota Técnica nº 15/2021/CGMC-SNPTA/DNOP/SNPTA, quando afirma que:

Para a concessão do porto organizado de Santos **não há exigência de qualificação técnica** (grifo nosso), uma vez que o processo pressupõe a manutenção da operação da **Autoridade Portuária, que é uma empresa com capacidades técnica-operacional e técnica-profissional plenamente constituídas** (grifo nosso). Isto é, como a licitante vencedora assumirá o controle da Autoridade Portuária que já possui expertise no negócio que executa, **não há necessidade de exigir que o controlador possua a mesma expertise** (grifo nosso).

De fato, a Autoridade Portuária possui expertise no negócio em função da excelência histórica de seu corpo técnico-administrativo, pessoas físicas que constituem seu capital humano. Essa expertise, assegurada por colaboradores, está presente desde a constituição da Companhia Docas de Santos (CDS), empresa privada; passando pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (CODESP) e sua atual denominação, Autoridade Portuária de Santos, ambas estatais. Atenta a essa importante questão, que afeta trabalhadores avulsos, vinculados ou não, e da Autoridade Portuária atual, a Prefeitura considera de extrema importância que sejam assegurados:

- a) Aos atuais trabalhadores da Autoridade Portuária:**
 - a. Estabilidade durante o período de transição, com a possibilidade de absorção desse importante e qualificado contingente pelo futuro concessionário;
 - b. Os benefícios adquiridos pela classe em relação ao Instituto Portus;
 - e
 - c. A complementação da aposentadoria aos que fazem jus a esse benefício.

- b) Aos trabalhadores portuários avulsos (TPAs), vinculados ou não:**
 - a. Oferta de trabalho aos Trabalhadores Portuários Avulsos (TPAs), não apenas pela garantia de que não haverá alteração na forma de escalação atual, pelo OGMO-Santos, como, também, de maneira que

propicie formação, qualificação e requalificação e aprimoramento profissionais que os preparem para novas funções e novos cenários de operações portuárias.

- 4.16.** É notória a preocupação dos Operadores Portuários credenciados junto à Autoridade Portuária, mas que não são arrendatários de áreas no Porto Organizado, é com a definição das áreas de cais público no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos, de 2020. Nesse instrumento de planejamento, as áreas indicadas como cais público, nele denominadas “multipropósito” são: a compreendida entre o Terminal de Granéis Líquidos da Alamoia (TEGLA) e a Brasil Terminal Portuários (BTP), e o cais da Marinha. Elas aparecem na Figura 7 – Proposta de zoneamento das áreas afetas às operações portuárias para o horizonte de curto prazo, do PDZ (p. 34). Ocorre que a primeira área é *greenfield*, ainda não havendo definição de projeto ou previsão orçamentária para sua execução. Tampouco há previsão dessa obra como compromisso de investimento do futuro concessionário da Autoridade Portuária. Quanto ao cais da Marinha, nele são permitidas apenas operações de carga geral e celulose, vedada a operação de granéis sólidos. Além disso, licitações de arrendamentos em processo, alinhados com a proposta de “clusterização” prevista do PDZ, abrangem áreas atualmente utilizadas pelos Operadores Portuários de cais público, tais como: STS10 (Valongo), STS11 (Paquetá) e STS53 (Outerinhos), reduzindo significativamente a disponibilidade de cais para operadores não arrendatários de áreas. Esta tendência desconsidera a relevância dessas operações, que movimentaram aproximadamente 5 milhões de toneladas, em 2021, o que equivale a cerca de 200 (duzentos) navios, sendo basicamente importações de insumos para fertilizantes, boa parte processados no Polo Industrial de Cubatão, tendo significativa importância na cadeia produtiva do agronegócio. É importante ressaltar que a descarga desses produtos é feita diretamente “para rua”, ou seja, suas operações não requerem áreas para armazenamento. Destaca-se que o assunto é de grande relevância social para o Município, pois a operação em questão envolve a empregabilidade de aproximadamente 60% do contingente de TPAs requisitados junto ao OGMO-Santos, o que representa cerca de 30 (trinta) mil requisições de trabalho por mês. Ressalta-se, que além do contingente humano direto, as operações envolvem trabalhadores relacionados a serviços conexos (fornecedores de diversos, motoristas, etc.), além de demandarem serviços externos, também movimentando outros setores da econômica local. Assim, a Prefeitura de Santos considera fundamental, por questões sociais e econômicas, que sejam assegurados cais multipropósitos em quantidade suficiente para dar suporte a essas operações que, segundo os Operadores Portuários em pauta, poderiam chegar a 7 (sete) milhões de toneladas por ano, também contribuindo para evitar a fuga de cargas para outros portos, posto que alguns navios chegam a esperar até um mês, para atracarem, posto que no *line up* da Autoridade Portuária, a prioridade de atracação é para os terminais arrendados.

5. CONCLUSÃO

A PMS reitera esperar que a condução do processo de desestatização da Autoridade Portuária de Santos atenda aos interesses de todos os atores envolvidos e que os questionamentos, sugestões e pleitos apresentados nesta Nota Técnica sejam considerados. O objetivo é, sempre, a busca pelo aprimoramento da Relação Porto-Cidade, que inclui a adoção de iniciativas voltadas ao desenvolvimento sustentável, que também devem permear todo o processo e, sobretudo, o cotidiano da futura Autoridade Portuária.

Desta forma, a PMS e Autoridade Portuária devem ser parceiras, em nome do desenvolvimento regional e da melhoria da qualidade de vida da região.

A PMS solicita, por fim, que, uma vez concluído o processo de Consultas e Audiências Públicas, os documentos gerados lhe sejam encaminhados, para nova análise e manifestação, posto que o sucesso do processo de desestatização e da futura gestão depende da harmonização prévia entre o Município e o Governo Federal.

Santos, 22 de fevereiro de 2022.

Secretaria de Assuntos Portuários e Projetos Especiais

Secretário:

Júlio Eduardo dos Santos

Equipe:

Adilson Luiz Gonçalves

Antonio Bautista Fidalgo

Juliana Gonçalves Mucci Zampieri

Ronald do Couto Santos

Valter Leite Santana

Vitor Camargo de Rosis

--- XXX ---