

Fiesp defende regras de concorrência para leilão do terminal de contêineres em Santos

Entidade pede edital com competição aberta, eficiência e investimentos no Porto de Santos



DIVULGAÇÃO/APS

Projeto do Tecon Santos 10 vai expandir da capacidade de movimentação de contêineres no Porto de Santos

Da Redação

A Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) defendeu regras que assegurem concorrência, eficiência operacional e modicidade tarifária no leilão do Terminal de Contêineres Santos 10 (Tecon Santos 10 ou STS-10), previsto para ocorrer no início de 2027. A entidade afirmou que a definição do edital, prevista para 2026, será determinante para garantir a participação de diferentes empresas e a execução do projeto.

O Tecon Santos 10 é um

empreendimento voltado à implantação e operação de um novo terminal de contêineres no Porto de Santos. O projeto tem como objetivo ampliar a capacidade de movimentação de cargas containerizadas no maior complexo portuário do país e atender ao aumento da demanda do comércio exterior.

Segundo a Fiesp, o edital deve estabelecer mecanismos para preservar a concorrência no Porto de Santos. A entidade defende que empresas com presença relevante no complexo portuário ou que possam representar risco concorrencial

tenham a participação condicionada à aprovação de um plano de desinvestimento caso sejam vencedoras do certame.

A federação também propõe a inclusão de indicadores de qualidade no contrato de concessão, com metas operacionais, auditorias, penalidades em caso de descumprimento e incentivos para modernização das operações. A avaliação é de que o acompanhamento de desempenho deve fazer parte das regras do terminal.

Outro ponto defendido pela Fiesp é que os recursos arrecadados com a outorga do leilão

sejam destinados obrigatoriamente a investimentos no porto e em seus acessos terrestres e aquaviários. A entidade afirma que a aplicação dos valores deve estar vinculada à melhoria da infraestrutura.

As propostas foram apresentadas durante reunião conjunta do Conselho Superior de Infraestrutura (Coinfra) e do Departamento de Infraestrutura (Deinfra) da Fiesp, conduzida pelo presidente do Coinfra, Marcos Lutz. O encontro reuniu representantes do setor produtivo, especialistas em logística, parlamentares e ex-dirigentes

de órgãos públicos. Durante a reunião, o diretor técnico do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), Eduardo Heron Santos, informou que a saturação da infraestrutura portuária gerou impactos financeiros para o setor. Segundo ele, atrasos de navios e custos logísticos adicionais resultaram em prejuízo acumulado de R\$ 3,8 bilhões desde 2019.

O ex-presidente do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), Alexandre Barreto de Souza, afirmou que o órgão não apontou restrições técnicas para a participação de armadores no leilão. Ele também declarou que não há evidências de prejuízos ao setor brasileiro decorrentes da integração entre empresas de navegação e operadores de terminais portuários.

O diretor da Divisão de Logística e Transportes do Deinfra e ex-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Casemiro Tércio Carvalho, defendeu a revisão das métricas previstas no edital e a inclusão de níveis de serviço no contrato para acompanhar a operação do terminal.

O Tecon Santos 10 é considerado um dos principais projetos para ampliar a capacidade de movimentação de contêineres no Porto de Santos. A definição das regras do edital deverá estabelecer as condições de participação, os compromissos de investimento e os critérios de operação do futuro terminal.

Faesp critica MP do Frete e aponta alta de custos ao agro

DIVULGAÇÃO/FAESP

Da Redação

A Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de São Paulo (Faesp) criticou a sanção da Medida Provisória nº 1.343/2026, conhecida como MP do Frete, e afirmou que as novas regras para o transporte rodoviário de cargas podem aumentar custos para produtores rurais e embarcadores.

Segundo a entidade, a medida amplia sanções, aumenta exigências burocráticas e mantém a tabela de pisos mínimos de frete sem flexibilidade para negociações. A Faesp afirma que o modelo aprovado interfere na contratação do transporte e pode dificultar ajustes necessários em períodos de safra, conforme as características

de cada região e as operações com frete de retorno.

O transporte rodoviário é responsável por movimentar entre 65% e 80% da produção agropecuária brasileira, de acordo com a federação. A entidade destaca que cadeias como cana-de-açúcar, grãos, café, carnes, leite e hortifrúti dependem das rodovias para o escoamento da produção.

Na avaliação da Faesp, a dependência do modal rodoviário está relacionada à expansão limitada de alternativas, como as ferrovias. A federação cita que a construção de 770 quilômetros de uma ferrovia no Brasil pode levar mais de 20 anos, enquanto obras semelhantes em outros países são executadas em períodos menores. O presidente do



Comunicado foi emitido pelo presidente da Faesp, Tirso Meirelles

Sistema Faesp/Senar, Tirso Meirelles, afirmou que a medida pode afetar a competitividade do setor. "O engessamento das contratações elimina a liberdade de negociação essencial para acomodar a sazonalidade das safras", declarou.

Em nota, Meirelles também afirmou que a entidade continuará atuando para alterar pontos da MP. "A Faesp reafirma seu compromisso inegociável na defesa do setor e continuará atuando em todos os âmbitos para reverter os retrocessos contidos na MP", disse. A federação defendeu ainda que investimentos em logística devem ser priorizados para reduzir custos e ampliar a capacidade de escoamento da produção nacional.