O Porto de Santos na visão do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Entrevista com Régis Gilberto PRUNZEL

Gostaria de agradecer especialmente ao Sr. Régis Prunzel, Presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo – SOPESP, pela sua disponibilidade e gentileza em conduzir esta entrevista para a PORTUS sobre a importância do mais importante complexo portuário brasileiro e a relação capital-trabalho.

O Sr. Régis Prunzel é Diretor de Portos para a América do Sul na Cargill Agrícola SA, diretor comercial dos terminais TEG, TEAG e TES, administrador de empresas, pós-graduado em finanças e MBA em estratégia empresarial. Possui ampla experiência em gestão no setor privado e atua fortemente na área portuária desde 1997. Atualmente, é presidente do SOPESP, cargo que assumiu inicialmente em 2019 devido a uma vacância na posição na época. Em 2024, foi reeleito para exercer o mandato até 2026.

Foi uma grande honra e um grande prazer para mim poder conversar com ele por ocasião desta edição da PORTUS.

ENTREVISTADOR | ***Adilson Luiz GONÇALVES, Engenheiro Mestre pela Secretaria de Assuntos Portuários e Emprego da Prefeitura de Santos***

ENTREVISTADO | ***Régis Gilberto PRUNZEL, Presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo***

O Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo congrega operadores portuários que atuam no principal porto do Brasil. Como é a atuação do Sindicato nesse âmbito?

O Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo – SOPESP desempenha um papel crucial na representação e defesa dos interesses dos operadores portuários do Estado de São Paulo, o que inclui o porto de Santos e São Sebastião. Com 133 anos de história, o Porto de Santos é o mais importante do Brasil, registrando anualmente recordes de movimentação de cargas. O porto conta com 62 berços de atracação, 58 terminais e 66 operadores portuários.

Fundado há mais de 30 anos, o SOPESP nasceu com o objetivo de realizar negociação coletiva de trabalho com os sindicatos laborais, mas, ao longo do tempo, ganhou relevância e reconhecimento nacional, ampliando suas atividades e sua atuação no setor portuário.

Hoje, o SOPESP se destaca por manter um diálogo constante com órgãos governamentais, associações e outros stakeholders, assegurando que as necessidades e demandas do setor portuário sejam ouvidas, promovendo a competitividade e a eficiência das operações portuárias. O Sindicato também se empenha em garantir a infraestrutura terrestre e aquaviária necessária e um ambiente regulatório favorável ao desenvolvimento das atividades no Porto.



Logamarca do SOPESP e aspectos da atuação do Sindicato junto à classe laboral (Sindicato dos Estivadores) e Autoridade Portuária de Santos. (Fonte: SOPESP).

No que o Porto de Santos se destaca?

O Porto de Santos se destaca principalmente pelo seu porte e localização privilegiada, além de ser um porto multipropósito de extrema importância para o comércio exterior brasileiro. Ele opera uma ampla variedade de cargas, incluindo granéis sólidos e líquidos, carga geral solta, carga conteinerizada e cargas de projeto, e ainda abriga o principal Terminal Marítimo de Passageiros do país.

O Porto de Santos é o maior porto brasileiro em termos de movimentação de contêineres e de granéis sólidos vegetais, sendo responsável historicamente por pelo menos 30% da balança comercial brasileira e conecta mais de 600 destinos. Em 2024, segundo dados da Autoridade Portuária de Santos, o porto alcançou um recorde impressionante: 179,8 milhões de toneladas movimentadas entre janeiro e dezembro, incluindo 5 milhões de TEUs.

Para comportar o grande volume de importações e exportações, além de um canal de navegação com atuais 15 metros de profundidade e 25 km de extensão, ao

longo do qual foram construídos 16 km de cais, o porto conta com um amplo sistema de acessos: sistema rodoviário, ferroviário e malha dutoviária.

A sua localização privilegiada, a apenas 70 km do maior centro econômico do Brasil, o Estado de São Paulo, contribui para a eficiência logística, garantindo-lhe uma posição estratégica e fundamental para o escoamento de bens e mercadorias das principais regiões produtoras do Brasil, incluindo São Paulo, Minas Gerais, Mato Grosso, Goiás e Mato Grosso do Sul, sendo o principal porto exportador de açúcar, soja e milho, e o segundo maior porto importador de trigo no Brasil.

Quais são as principais demandas do Porto de Santos, na visão do SOPESP, para que esse complexo portuário amplie sua participação no comércio internacional?

O Porto enfrenta desafios com a infraestrutura de acessos e a modernização das relações trabalhistas. A descarbonização das operações e a adaptação a novas fontes de energia também são prioridades.

O setor portuário global enfrenta um grande desafio em relação à adoção de soluções energéticas mais eficientes e menos poluentes. Em Santos, não é diferente. O Porto também possui a importante tarefa de adotar fontes renováveis de energia, a fim de reduzir o impacto ambiental, sob o risco de perder competitividade no mercado.

A questão da infraestrutura de acessos terrestres e aquaviários também é uma demanda crucial. Nos últimos anos, os operadores portuários têm investido bilhões de reais em infraestrutura, automação, tecnologia e treinamento, objetivando atender às crescentes demandas do mercado mundial e se tornarem cada vez mais competitivos e eficientes. No entanto, ainda assim, são penalizados com a falta de infraestrutura além dos limites de seus gates.

Todas essas demandas exigem vultuosos investimentos e um planejamento coordenado do setor, sendo extremamente necessário que o Governo Brasileiro intensifique seus esforços no planejamento de políticas públicas que apoiem o setor, inclusive com a definição clara sobre como os custos dessa transformação serão financiados.

Além disso, a crescente demanda tecnológica exige maiores investimentos em capacitação e treinamento humano para lidar com as novas tecnologias. De modo geral, essas são as principais demandas para atender às novas exigências do mercado global, ampliando a participação dos portos paulistas no comércio internacional.

Qual a sua projeção para o futuro da cidade e Porto de Santos, considerando o cenário mundial, conceitos como ESG, ODS e inovação tecnológica?

O futuro de Santos e do Porto de Santos estará indiscutivelmente conectado às exigências globais de sustentabilidade, inovação e desenvolvimento social. Investir em tecnologia e infraestrutura verde, alinhando-se às melhores práticas ESG, será essencial para assegurar a competitividade e a relevância da cidade e do porto no cenário mundial.

O Brasil, uma das maiores potências agrícolas do mundo, tem atraído a atenção global, e, nesse cenário, o Porto de Santos ocupa uma posição estratégica nas exportações do país. O porto abriga gigantes do setor, reconhecidos mundialmente pela exportação de grãos, os maiores exportadores de suco de laranja do planeta e os principais operadores de contêineres do Brasil. Há um esforço conjunto da comunidade portuária para garantir o crescimento sustentável e a modernização da infraestrutura, em virtude da relevância estratégica do porto para o comércio internacional.

O progresso dos portos paulistas também traz benefícios diretos para as cidades da Baixada Santista. A atividade portuária é responsável atualmente por gerar cerca de 50 mil empregos diretos e indiretos para a população. Outro exemplo claro de seu impacto econômico positivo é que cerca de 65% da arrecadação tributária da cidade de Santos provém das empresas que operam no Porto de Santos, contribuindo significativamente para o desenvolvimento local e para a melhoria da qualidade de vida da população.

Embora o porto enfrente limitações naturais, o futuro de Santos e do Porto de Santos se apresenta promissor. Com os esforços contínuos em andamento, espera-se que o porto continue a desempenhar um papel crucial no comércio internacional,

ao mesmo tempo em que impulsiona o desenvolvimento econômico e social da região.

IMAGEM INICIAL | *Pôr do sol na cidade e porto de Santos, com a cidade do Guarujá em primeiro plano. (Fonte: Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo – SOPESP).*


