

# PROTOCOLO



Santos, 14 de julho de 2011.

DEIC/DIR-003/2011.

À

**Companhia Docas do Estado de São Paulo - CODESP**  
**Av. Rodrigues Alves, s/nº**

*At. Sr. José Manoel Gatto dos Santos*  
*Superintendente de Desenvolvimento do Porto*

CODESP - SPG
PROTOCOLO GERAL
DATA: 15/07/2011
HORA: 15:50

SUJEITO À CONFERÊNCIA

**REF: CARTA DEICMAR - DEIC/DIR-002/2011 - Licenciamento Ambiental para Implantação do Terminal Portuário Multiuso DEICMAR - Processo IBAMA nº 02001.006656/2010-31**

Prezado Senhor Diretor,

Encaminhamos anexa a carta DEIC/DIR-002/2011, contendo 25 páginas e seus respectivos anexos, compostos por 19 páginas.

A mesma foi endereçada à Codesp, aos senhores:

- Sr. José Roberto Serra - Diretor Presidente
- Sr. Alencar Costa - Diretor Financeiro
- Sr. Carlos Helmut Kopitke - Diretor Comercial
- Sr. Paulino Moreira da Silva Vicente - Diretor de Infraestrutura e Obras
- Sr. Renato Barco - Diretor de Planejamento Estratégico e Controle

Sem mais, permanecemos à disposição para esclarecimentos.

Cordiais saudações,

  
**Silene Michejetti**  
Secretária Executiva da Diretoria

**DEICMAR**

DEICMAR S.A.  
Cais do Saboó • Ponto 1 • Porto de Santos  
Santos • SP • CEP 11085-000  
Tel. 13 3131-4500

# PROTOCOLO



Santos, 14 de julho de 2011.

DEIC/DIR-002/2011.

À  
**Companhia Docas do Estado de São Paulo - CODESP**  
**Av. Rodrigues Alves, s/nº**  
**At. Sr. José Roberto Serra - Diretor Presidente**

CODESP - SPG
PROTOCOLO GERAL
DATA: 15/04/2011
HORA: 15:50

SUBJEITO A CONFERÊNCIA

c.c.: Sr. Alencar Costa – Diretor Financeiro  
Sr. Carlos Helmut Kopitke – Diretor Comercial  
Sr. Paulino Moreira da Silva Vicente - Diretor de Infraestrutura e Obras  
Sr. Renato Barco – Diretor de Planejamento Estratégico e Controle

**REF: DP-ED141/2007 - Licenciamento Ambiental para Implantação do Terminal Portuário Multiuso DEICMAR – Processo IBAMA nº 02001.006656/2010-31**

Prezado Senhor Diretor,

O Porto de Santos vem batendo recordes operacionais, ano após ano, mesmo com a enorme deficiência de infraestrutura portuária vivenciada em nosso cotidiano: faltam berços para atracação dos navios, não existe espaço adequado para movimentação e armazenagem de mercadorias.

Este cenário de deficiência estrutural no setor portuário foi identificado pelo **Instituto de Pesquisas Econômica Aplicado – IPEA**, em sua publicação de nº **48**, denominada **Portos Brasileiros: Diagnóstico, Políticas e Perspectivas**.

O citado relatório traduz, de forma veemente, os enormes desafios que os portos brasileiros, e, principalmente, o Porto de Santos, tem que enfrentar. Destacamos alguns pontos que demonstram, de forma inequívoca, esta grave situação:

  
**DEICMAR**

DEICMAR S.A.  
Cais do Saboó • Ponto 1 • Porto de Santos  
Santos • SP • CEP 11085-000  
Tel. 13 3131-4500



"Um dos maiores bloqueios, a expansão do setor portuário nacional, está na **deficiência de infraestrutura, sobretudo portuária**, que compromete o potencial do setor e representa um entrave ao crescimento do comércio internacional e de cabotagem no país. Para vencer esse problema, **faz-se necessária a efetivação de investimentos direcionados a obras portuárias** e de acesso, e a equipagem dos portos nacionais."

...

"Ao longo dos últimos anos uma série de dificuldades vem sendo enfrentada e, **se negligenciada, estas dificuldades são capazes de gerar um estrangulamento do sistema portuário**, no caso de uma forte retomada do crescimento mundial pós-crise de setembro de 2008. A demanda por investimentos em infraestrutura portuária e de acesso, há muito se tornou evidente para todos os órgãos e as empresas que lidam com esse setor. **Persistem preocupações legítimas com a possibilidade de esgotamento do sistema.**

De acordo com a Fundação Dom Cabral (FDC) e o Fórum Econômico Mundial (FEM) (FDC; FEM, 2009), **o Brasil ocupa a 123ª posição, entre 134 países, no ranking de qualidade dos portos. É inequívoco e inadiável a necessidade de investimentos que ampliem a capacidade portuária**, facilitem os acessos – terrestres e hidroviários – e possibilitem a atracação de grandes embarcações."

...

"Entre os **principais problemas** de infraestrutura identificados nos portos brasileiros, **destacam-se os déficits em áreas portuárias – incluindo construção, ampliação ou recuperação de berços, píeres, terminais, pátios** etc. – e a necessidade de expansão e melhoramento dos acessos terrestres, que juntos são responsáveis por quase 90% do valor orçado para os gargalos. A **maior demanda identificada**, em

**DEICMAR**

DEICMAR S.A.  
Cais do Saboó • Ponto 1 • Porto de Santos  
Santos • SP • CEP 11085-000  
Tel. 13 3131-4500



número de obras e também em valor orçado, **refere-se à necessidade de construção e manutenção de áreas, retroáreas, berços, pátios, píeres, molhes e cais dos portos.** Nesta seara, embora o maior número de obras diga respeito à construção de berços e píeres – 37 obras –, o maior valor orçado refere-se às deficiências relativas a pátios e terminais, que totalizam R\$ 7,35 bilhões em investimentos necessários.

...

Entre os **principais portos** que **apresentaram problemas relativos às áreas portuárias destacamos os portos de Santos, Vitória, Itaqui, Pecém e Rio Grande,** que juntos respondem por quase 40% das demandas identificadas."

"Por fim, **um problema muito citado quando tratamos de atraso ou paralização de obras em geral e, em especial, as portuárias, refere-se à questão das licenças ambientais, cuja demora no processo de concessão é visto como um entrave para empreiteiras e empresários.** Todavia, embora seja inegável a necessidade de uma gestão mais eficiente nos órgãos competentes, há que se considerar que grande parte desses atrasos deve-se, de fato, à ocorrência de projetos mal elaborados."

...

"Segue a **avaliação do porto de Santos** em ordem decrescente de menções:

1. Congestionamento de caminhões dentro da área do porto – perimetrais: é um problema grave que eleva o custo empresarial. Pátios, que retêm e controlam o fluxo de acesso ao porto, foram construídos para os caminhões e são operados por agentes privados.
2. Estrutura ferroviária do porto: linhas de trem atrapalham o trânsito e geram congestionamentos de caminhões com trens. Há mais de quatro anos o setor público vinha tentando fazer licitação para a construção das Vias Perimetrais e apenas a partir de 2009 estas obras foram iniciadas.



**DEICMAR**

DEICMAR S.A.  
Cais do Saboó • Ponto 1 • Porto de Santos  
Santos • SP • CEP 11085-000  
Tel. 13 3131-4500



3. *Entraves burocráticos: dizem respeito, especialmente, à Receita Federal do Brasil (RFB); ao tempo perdido na entrega da mesma informação para vários órgãos do Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex) e da Supervia; e à obrigação de traduzir para o português todos os manifestos de carga.*

4. *Dificuldade de acesso rodoferroviário para chegar ao porto.*

5. **Falta de espaço e de retroáreas** para armazenamento de contêineres: *faz-se necessário organizar o trânsito para contêineres e construir novos armazéns (espaço) para granéis.*

6. *Terno de 12 homens: sob a tutela do operador portuário, que é um órgão privado, este sistema trabalhista eleva custos pelo emprego desnecessário de contingente excessivo de mão de obra.*

7. **Áreas nobres ocupadas por produtos com pouco valor agregado.**

8. **Terminais lotados:** *devido a este entrave, os terminais só aceitam carga*

*com, no máximo, cinco dias antes da partida do navio (dead line), aumentando o custo empresarial.*

9. **Custos e transit time:** *têm levado empresas a optarem por rodovia em transações comerciais com o Cone Sul."*

...

**"Outro grave problema** enfrentado pelos usuários do sistema portuário brasileiro diz respeito **ao tempo médio de espera para atracação nos portos**. Para navios de contêineres, este prazo caiu, entre 2006 e 2007, de uma média nacional de 13,5 para 9 horas por navio. Em termos de granéis, a espera na fila é muito maior. A média nacional em 2007 para os diversos granéis sólidos era de 54 horas/navio, mas a situação chega a extremos como o caso do terminal Corex, em Paranaguá, para o qual o tempo de espera para o transbordo chega a 389 horas/navio (aproximadamente 16 dias de espera). Quanto ao transbordo de **carga geral, os tempos médios de espera são ainda mais graves**, chegando a 244 horas/navio no cais público de Maceió."

**DEICMAR**

DEICMAR S.A.  
Cais do Saboó • Ponto 1 • Porto de Santos  
Santos • SP • CEP 11085-000  
Tel. 13 3131-4500



...

"Em setembro de 2009, **a SEP aprovou o Plano Geral de Outorgas Portuárias. O estudo, realizado pela ANTAQ,** tem como principal objetivo apresentar sugestões de áreas para a implantação de novas instalações portuárias, além da indicação de áreas de expansão para as instalações já existentes. Ademais, **o estudo projeta a demanda por serviços portuários até 2023,** com base nos fluxos dos produtos mais relevantes para o comércio internacional brasileiro, cuja movimentação se dá pelos portos."

...

"Com relação à demanda futura por serviços portuários, o PGO realiza uma projeção concentrada nos principais produtos. De acordo com o estudo, **a produção voltada para o comércio externo, em tonelagem, deve crescer em até 76% - exportações - e a demanda por importações até 48%,** se considerados os principais produtos movimentados pelos portos."

...

**"Assim, é possível perceber que o sistema portuário nacional possui demanda e potencial físico de crescimento para os anos à frente. Contudo, a necessidade de investimento é uma condição atual e não apenas projetada, de modo que o adiamento da atenção às demandas pode vir a desestruturar um setor cuja contribuição para a economia brasileira é, apesar de bastante significativa, muito aquém do seu potencial efetivo."**

...

"Ao analisar a **demanda reprimida por infraestrutura portuária,** utilizou-se o Mapeamento Ipea de Obras Portuárias, o qual apresenta um conjunto de 265 obras que totalizam R\$ 42,88 bilhões em demandas. Entre elas, **destacam-se os déficits em áreas portuárias** (R\$ 20,46 bilhões) e a necessidade de expansão e melhoramento dos acessos

**DEICMAR**

DEICMAR S.A.  
Cais do Saboó • Ponto 1 • Porto de Santos  
Santos • SP • CEP 11085-000  
Tel. 13 3131-4500



terrestres (R\$ 17,29 bilhões) que juntos são responsáveis por quase 90% do valor orçado.”

**"Grifos nossos"**

O que foi exposto pelo **IPEA** a respeito da necessidade crítica e emergencial de investimentos em infraestrutura portuária, **relaciona-se, de forma inequívoca, com segmento Roll-on-Roll-off no Porto de Santos, o qual está à beira de um colapso: faltam berços para atracação e espaço para armazenagem e movimentação de veículos e cargas com peso e dimensões excedentes**

Cumpre lembrar que a própria Lei nº 8.630/93 reconhece a importância do sistema Roll-on-Roll-off, exigindo, em especial, constantes medidas para o aumento de produtividade e redução de custos nesse segmento de cargas.

E passados quase 20 anos da Lei, vê-se que a preocupação do legislador pátrio com o segmento Roll-on-Roll-off ainda é cabível, além de bastante atual, pois, ano após ano, a evolução do mercado automobilístico brasileiro tem obrigado os terminais do Porto de Santos que movimentam veículos, a Deicmar e o TEV, a receber um volume de carga Roll-on-Roll-off cada vez maior.

Mesmo assim, as **reclamações dos usuários de serviços portuários** (montadoras, agentes de cargas, despachantes, armadores, importadores e exportadores) **são constantes**, pois, ante a ausência de investimentos na infraestrutura portuária, não conseguimos atender a toda a demanda exigida pelo mercado apenas no que concerne à importação e a exportação. As reportagens a seguir demonstram esta insatisfação:

**DEICMAR**

DEICMAR S.A.  
Cais do Saboó • Ponto 1 • Porto de Santos  
Santos • SP • CEP 11085-000  
Tel. 13 3131-4500



## guiaMARÍTIMO

a ferramenta do comércio exterior

14/07/2009

### Infraestrutura portuária precisa se adaptar

O aumento da movimentação de cargas de projeto pode esbarrar na inexistência de infraestrutura portuária. Na maioria dos complexos brasileiros faltam terminais especializados e equipamentos adequados para a operação, além de berços de atracação dedicados a esse tipo de movimentação.

"O setor continua a ter problemas com a estrutura portuária para carga de projeto, especialmente o Porto de Santos. Não tem espaço para receber cargas especiais, porque a percepção é que no Brasil só se trabalha com contêiner. Falta planejamento", diz o diretor-geral da Grimaldi no Brasil, Helder Malaguerra."

## guiaMARÍTIMO

a ferramenta do comércio exterior

15/06/2010

### Falta de infraestrutura é desafio para indústria automotiva

A falta de infraestrutura logística é um verdadeiro gargalo para os embarcadores. Na indústria automotiva, que participa com 21% do PIB brasileiro, as dificuldades reverberam de forma dramática. Segundo especialistas do setor, os projetos de melhorias aparecem com muito atraso.

Para o vice-presidente de Compras e Cadeia de Suprimentos da General Motors no Mercosul, Edgard Pezzo, o principal risco nas operações do Brasil é a restrição da capacidade dos portos. "A falta de equipamentos específicos para movimentação de veículos e de novas tecnologias para este tipo de serviço atrasa todo o processo", revela.

O executivo também destaca outros obstáculos: desastres naturais que causam bloqueios nas estradas e portos (enchentes, deslizamentos de terras), atrasos provenientes de greves e desembarço aduaneiro da Receita Federal e falta de espaço em armazéns. Segundo Pezzo, a GM procura mitigar as falhas nos sistemas de distribuição logística com novos projetos de desenvolvimento interno nos portos, como é o caso de Suape. "Nossa unidade no porto agora movimenta veículos importados da Argentina que anteriormente eram desembarçados em Rio Grande e transportados para o restante do País. Agora, eles saem diretamente de Suape para o Nordeste; o restante segue para as regiões Sul e Sudeste por meio do Porto de Rio Grande", explica.



**DEICMAR**

DEICMAR S.A.  
Cais do Saboó • Ponto 1 • Porto de Santos  
Santos • SP • CEP 11085-000  
Tel. 13 3131-4500



A necessidade de adequação da estrutura logística do Brasil ainda é um assunto que perdura. A primeira fase do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), que se estende de 2007 a 2010, prevê investimentos de R\$ 58,3 bilhões em infraestrutura logística, significando a construção, adequação, duplicação e recuperação de estradas, ferrovias, ampliação e melhoria de portos e aeroportos, entre outros segmentos. Segundo o último balanço divulgado em junho, os dados apontam que 48% das ações estão concluídas e 40% estão em andamento adequado. Porém, 12% delas estão "em atenção" - obras nas quais o atraso no cronograma não significa risco para a realização do empreendimento.

Mesmo levando em conta as obras do PAC, a infraestrutura do País está defasada, diz o diretor de Supply Chain da seção Mercosul da Renault, André Perez. "Observamos a fragilidade da infraestrutura brasileira e percebemos que estes investimentos estão chegando com certo atraso", afirma um dos sócios da M&T Consulting (empresa de consultoria com projetos customizados para a área logística), Edson Foltran. "Temos que nos preocupar muito com a infraestrutura que nosso governo nos oferece, não somente na parte de portos, rodovias, ferrovias, mas também na parte de comércio exterior". O plano de investimentos deve aumentar o PIB brasileiro em 1% ao ano, mas segundo Foltran, este acréscimo talvez não seja suficiente. "Se compararmos com a participação do investimento em infraestrutura em outros países, vemos que estamos ainda bastante aquém. Outras nações mais desenvolvidas fazem investimentos na ordem de 4%", pontua. "

## guiaMARÍTIMO

« a ferramenta do comércio exterior »

15/06/2010

### Um setor que cresce a taxas chinesas

A onda de investimentos em infraestrutura por que passa o Brasil está atraindo definitivamente o leme do transporte marítimo dedicado à movimentação *breakbulk* (volumes não conteneurizáveis). Especialmente das chamadas cargas de projeto, mercadorias de grandes dimensões que contemplam de peças para exploração do pré-sal a fábricas inteiras, passando por transformadores e pás eólicas.

De um ano para cá, quando o *Guia Marítimo* lançou o primeiro especial de cargas de projeto, a participação brasileira no segmento deixou de ser uma tendência promissora e tornou-se uma realidade definitiva - sobre a qual recaem as melhores expectativas de companhias marítimas e operadores logísticos. Afinal, o setor é menos dependente das oscilações de mercado uma vez que está focado em projetos de longo prazo.

Novos armadores abriram escritórios no País (Thorco Shipping), os recém-baseados anunciam ampliação de escalas (Beluga) e outros destacam novas embarcações (Intermarine, BBC Chartering e TBS), para citar alguns exemplos. Além disso, NVOCCs e *freight forwarders* tradicionalmente focados na área conteneurizada inauguraram divisões para projetos (Damco e MAC Logistic) e alguns se destacaram em segmentos específicos, como energia (Ceva). Tudo somado, os prognósticos convergem para a mesma direção: um vultoso crescimento no tráfego que atende a costa leste da América do Sul nos próximos anos.

"Tivemos 31 escalas durante 2009, o primeiro semestre de 2010 mostrará 30 escalas, o que significa que, mantidos no segundo semestre os números de janeiro a junho, a nossa presença na América Latina aumentará 100%", diz o presidente da Beluga, Niels Stolberg.



**DEICMAR**

DEICMAR S.A.  
Cais do Saboó • Ponto 1 • Porto de Santos  
Santos • SP • CEP 11085-000  
Tel. 13 3131-4500



A BBC Chartering, por exemplo, iniciou as escalas no Brasil há 11 anos. Na época, eram de um a dois navios por mês em águas brasileiras. Hoje, são 15 embarcações, resume o presidente do armador no Brasil, Washington de Barros Jr.. A nova frota da empresa, que está saindo do estaleiro, também será posicionada aqui.

Na TBS International, a área de projetos representa entre 20% a 30% dos negócios. Esse percentual sobe para 40% a 50% na importação e chega até 20% na exportação no braço brasileiro da companhia. O presidente e CEO da TBS Group, Joseph Royce, afirma: "A chave são os mercados emergentes: América Latina, África, Índia e China. Aí é que está a força, onde os investimentos estão. Quando você olha para o mundo, o Brasil é provavelmente um dos melhores exemplos devido à tremenda quantidade de investimentos", disse o executivo, por ocasião do lançamento do multipropósito *Rockaway Belle* no Brasil, em maio.

Parece claro. Somente o PAC 1 (Programa de Aceleração do Crescimento, de 2007 a 2010) reserva R\$ 58,3 bilhões para infraestrutura logística e R\$ 274,8 bilhões para a área energética. A segunda fase do plano federal (2011-2014) promete outros R\$ 109 bilhões para transportes e R\$ 1.088,5 trilhão para energia - setores que dependem por excelência de transporte marítimo especializado.

Para tentar materializar o que significa em volumes, uma pequena amostra é o segmento eólico. No ano passado o governo federal realizou licitações para criação de parques para geração de energia a partir do vento. A previsão é que sejam instaladas 6 mil torres eólicas, cada qual com três pás, perfazendo a necessidade de produção de 18 mil pás nos próximos quatro anos.

### Desafios

Mas o superlativo crescimento do segmento de projetos revela também algumas dificuldades no Brasil, como a falta de infraestrutura logística e a escassez de embarcações de bandeira brasileira para atender o mercado doméstico. Ambos os desafios batem à porta do embarcador, que se vê obrigado a buscar alternativas ou mesmo adiar negócios.

"Os navios de cabotagem ainda não enxergam a carga de projeto como um filão", avalia o diretor da Italian Line, Ricardo Lazzarotto, cuja empresa é especializada na operação de grandes volumes.

"Realmente falta embarcação para carga de projeto. Não havia demanda que justificasse o investimento", afirma o vice-presidente do Syndarma (Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima), Roberto Galli, ressaltando uma notória mudança nesse processo. Ele cita, por exemplo, os recentes investimentos feitos pelo armador Norsul, que opera na cabotagem e no longo curso. "São navios especificamente para projetos", diz Galli.

Outro indicador que endossa esse cenário são os números do Sistema de Afretamento da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários). No primeiro trimestre deste ano foram realizadas 11 circularizações (autorização para o emprego de navios de bandeira estrangeira na cabotagem quando há falta de oferta de nacionais). O número representa um decréscimo de 45% sobre o mesmo período do ano passado - de janeiro a março de 2009 foram feitas 20 circularizações. Para a Agência, a conclusão é que novos navios entraram no tráfego costeiro.

A Log-In e a TBS anunciaram uma união para lançar rotas de cabotagem e no Mercosul para

**DEICMAR**

DEICMAR S.A.  
Cais do Saboó • Ponto 1 • Porto de Santos  
Santos • SP • CEP 11085-000  
Tel. 13 3131-4500



transporte de carga geral com os navios *Log-In Macau*, *Log-In Manaus* e *Log-In Belém*. A CMA CGM também entrará na navegação doméstica com o multipropósito *DG Columbia*. Fretada do armador Di Gregório, a embarcação fará, a princípio, a rota Manaus-Santos. E ainda existe a possibilidade de os porta-contêineres com escalas regulares na costa acomodarem (algumas) cargas soltas de grandes dimensões."

## "Fiat exporta carro por terra para fugir de portos do País

Infraestrutura portuária ruim atrasa entregas, eleva custos de transporte e dificulta entrega de veículos para a América do Sul

04 de julho de 2010 | 0h 00

Cleide Silva - O Estado de S. Paulo

Diariamente, 12 carretas com 10 automóveis cada partem da fábrica da Fiat em Betim (MG) para um percurso de 3,2 mil quilômetros. Atravessam São Paulo, Santa Catarina, Paraná e Rio Grande do Sul, quase sempre enfrentando estradas ruins, até chegar ao destino, a Argentina. São 10 dias, entre viagem e trâmites alfandegários. Por navio, levaria de 25 a 30 dias, boa parte por causa da falta de infraestrutura dos portos nacionais.

Desde o início do ano, a Fiat exporta modelos como Palio e Uno para a Argentina, seu maior cliente externo, por rodovias. Também traz o Siena, produzido em Córdoba. Além do ganho em tempo, a operação garante maior integridade à carga. "Na operação marítima precisamos carregar e descarregar os veículos oito vezes", diz Eduardo de Souza Antunes, supervisor de operação e serviços logísticos. "Por carreta, são só dois movimentos, de carga e descarga."

Num momento em que tenta recuperar terreno perdido no ano passado, quando as exportações caíram 35% ante 2008, a indústria automobilística se depara com o antigo problema da falta de infraestrutura e burocracia nos portos brasileiros. Paralelamente, enfrenta dificuldades para receber produtos importados, também num período de crescimento de encomendas.

A Ford eliminou as dificuldades com um porto privado na Bahia, o único da montadora no mundo. Instalado próximo à fábrica de Camaçari - responsável por 70% das exportações da marca -, o porto, inaugurado há cinco anos, já movimentou 500 mil veículos. "Uma das



**DEICMAR**

DEICMAR S.A.  
Cais do Saboó • Ponto 1 • Porto de Santos  
Santos • SP • CEP 11085-000  
Tel. 13 3131-4500



vantagens é não ter de enfrentar o congestionamento dos portos públicos", afirma Edson Molina, diretor de logística da Ford América do Sul.

Alternativa. A General Motors buscou alternativa intermediária. Investiu R\$ 30 milhões em uma central de logística no Porto de Suape (PE), onde recebe o modelo Agile produzido na Argentina para ser revendido no Norte e Nordeste. Antes, os carros vinham pelo porto do Rio Grande do Sul e demoravam dez dias para chegar à região, prazo que caiu à metade. Futuramente, deverão desembarcar em Suape os modelos Malibu e Camaro, importados dos EUA e Canadá.

"A infraestrutura e as operações portuárias não têm crescido na mesma proporção que o nosso comércio internacional", lamenta Paulo Andrade, diretor para o mercado internacional da Marcopolo, fabricante gaúcha de ônibus que exporta 35% de sua produção - 3 mil a 5 mil veículos/ano. "Passamos por momento crítico e damos espaço aos asiáticos que têm logística e custo menores que os nossos."

Segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), a logística no Brasil representa 16% do Produto Interno Bruto (PIB). Em países competitivos, não ultrapassa 10%. O preço do frete do Brasil para a América do Sul é mais caro do que da Coreia para o México e o Chile. Antunes ressalta que a posição geográfica da Fiat dificulta o uso de portos, mas vê vantagem no fato de a fábrica poder despachar caminhões de acordo com as necessidades diárias. Se fosse usar navios, seria preciso reunir grande quantidade de veículos.

Ele diz ainda que a operação rodoviária só é vantajosa se o caminhão que leva carros do Brasil voltar carregado com o modelo fabricado na Argentina. Quando não é possível, a saída é recorrer aos portos de Santos e do Rio.

Segundo Antunes, o ganho principal pela via rodoviária é o menor tempo para o produto chegar ao cliente, custo mais baixo e menos risco na movimentação dos carros. O Siena que vem da Argentina é colocado na carreta em Córdoba e levado ao porto de Buenos Aires. Lá, é descarregado num pátio e depois levado para o navio. Quando chega ao Brasil, vai para o pátio, depois para a cegonha e, finalmente, é descarregado na fábrica. "O risco de avarias é enorme", diz.



**DEICMAR**

DEICMAR S.A.  
Cais do Saboó • Ponto 1 • Porto de Santos  
Santos • SP • CEP 11085-000  
Tel. 13 3131-4500



Disputa por espaço. O porto da Ford foi construído pelo governo da Bahia e cedido em concessão de uso como parte das negociações para a instalação da fábrica no Estado, em 2001. Está a 35 km do complexo de Camaçari e serve também para importação de veículos da marca.

O pátio tem capacidade para 6 mil veículos. Os modelos que são produzidos em São Bernardo, no ABC, e exportados via Porto de Santos, disputam espaço no pátio com outras empresas.

O mesmo ocorria quando a Ford usava o porto de Salvador. "A fila para entrar levava até dois dias", diz Molina. "No nosso porto é só o tempo de liberação aduaneira, de até quatro horas." A Ford transporta cerca de 2 mil veículos em cada embarque.

#### PARA ENTENDER

Estudo do Banco Mundial classifica o Brasil em 34.º lugar em competência logística portuária na comparação com outros países. No quesito logística como um todo, que reflete a competitividade do país, o Brasil está na 126.ª posição. No ano passado, as montadoras exportaram 475,3 mil veículos, ante 734,6 mil em 2008. Neste ano, até maio, foram 288,1 mil, 78,6% a mais que no mesmo período do ano passado.

## “Terminais de veículos chegam ao limite

Fernanda Pires | Para o Valor, de Santos  
16/01/2011

Companhias de navegação especializadas no transporte de automóveis têm encontrado dificuldades para operar no porto de Santos, o maior do país e principal porta de saída das montadoras para o mercado externo. Nos últimos dez anos a fabricação e exportação brasileira de veículos mais que dobraram, mas os investimentos na ampliação da oferta para embarcar as unidades não acompanharam o ritmo do crescimento do mercado. Se até aqui foi possível atender a demanda mesmo com alguns atrasos nas escalas dos navios e pátios para armazenagem por vezes lotados, o gargalo tende a se acentuar com a



**DEICMAR**

DEICMAR S.A.  
Cais do Saboó • Ponto 1 • Porto de Santos  
Santos • SP • CEP 11085-000  
Tel. 13 3131-4500



perspectiva de retomada dos mercados europeu e norte-americano neste ano, afirmam os armadores.

"Já ouvi estimativas das montadoras que variam entre 10% a 100% de aumento para 2011", diz o diretor da Grimaldi no Brasil, Helder Malaguerra. A empresa italiana é uma das maiores do setor e realiza sete escalas mensais regulares em Santos. Aumentará para oito atracações neste exercício mesmo lidando com falta de berços dedicados às embarcações e terminais lotados. Em 2010, enfrentou problemas que resultaram na espera e cancelamentos de pelo menos 12 operações. O prejuízo foi de aproximadamente US\$ 500 mil, sem contar as consequências na rotação subsequente do navio e os danos aos clientes. Cada embarcação da Grimaldi leva em média o equivalente a US\$ 51 milhões de cargas valor FOB (preço de venda da mercadoria mais despesas do embarcador até colocá-la a bordo).

"É um efeito dominó porque aumenta o tempo da viagem e temos de compensar acelerando o navio, o que consome mais combustível", explica o gerente da divisão automotiva da japonesa NYK, Denis Jorge.

Mas para Malaguerra, o maior agravante está no que considera pouca atenção dispensada ao setor. "Se um observador chegasse hoje ao porto pensaria que Santos só movimentava contêiner. Existem planos para vários novos terminais, mas não se fala sobre o nosso setor".

**Italiana Grimaldi teve pelo menos 12 operações canceladas. O prejuízo foi estimado em cerca de US\$ 500 mil**

De acordo com estudo da consultoria PricewaterhouseCoopers publicado em dezembro de 2010, a partir deste ano os mercados emergentes dominarão a produção global de automóveis e comerciais leves. Em 2009 os países dos Bric (Brasil, Índia, Rússia e China) responderam por 29% da fabricação mundial, e em 2016 devem contribuir com 37%, ou 52,4 milhões de unidades. Desse universo, sairão das fábricas brasileiras 11%.

A questão é que Santos é estratégico por servir ao maior mercado consumidor e produtor de veículos, São Paulo. Apostar em outros portos seria uma alternativa complicada porque importaria um custo logístico adicional para redistribuição da carga. Em tese. Diante do aumento da produção, incentivos fiscais de outros estados e ascensão de novos mercados domésticos, ao longo dos anos as montadoras acharam alternativas.

**DEICMAR**

DEICMAR S.A.  
Cais do Saboó • Ponto 1 • Porto de Santos  
Santos • SP • CEP 11085-000  
Tel. 13 3131-4500



"Há mais de dez anos, a maioria usava exclusivamente Santos para exportar. Agora, todas utilizam Santos mais outro porto", diz Malaguerra, da Grimaldi. Em qualquer programa de desenvolvimento do estado do Paraná e do Rio de Janeiro, diz, se considera o negócio de automóveis. O surgimento de Suape (PE) como centro de distribuição de ro-ro (como as cargas rolantes são internacionalmente conhecidas) é por causa das previsões de crescimento do mercado brasileiro, segundo o executivo.

O porto de Santos conta com duas instalações exclusivas para esse nicho. São elas o terminal da Deicmar, cujo contrato de arrendamento vence em maio deste ano, e o TEV - a última grande investida da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), obra finalizada em 2005.

Com o câmbio favorável às compras brasileiras no exterior, a operação ficou mais lenta. "Hoje estamos bem ajustados, não podemos aumentar a participação de mercado porque existe uma parcela muito grande de importações sem data para sair. Os desembarques permanecem mais tempo no pátio porque dependem da vinda do importador para retirá-los. Se essa retirada fosse mais ágil, teríamos condições de aumentar o recebimento", diz Caio Morel, diretor de Operações da Santos Brasil, empresa que opera o TEV. Em 2010 o terminal movimentou 151.154 veículos, aumento de 82% sobre o ano anterior e de 31,5% em relação a 2008.

O diretor da Deicmar, Gerson Foratto, admite que o terminal tem perdido negócios. "Estamos no limite, o que tem nos levado a recusar cargas de projeto. No caso de algumas montadoras não temos conseguido atender os volumes na totalidade". Em 2010 a Deicmar operou 203 mil unidades e prevê fazer 220 mil até dezembro. Nem de longe perto do recorde de 2004, quando o TEV não existia e foram escoados só pela Deicmar 300 mil veículos. "Não gosto nem de lembrar, foi um ano caótico no qual ficamos a desejar aos nossos clientes", diz Foratto.

A empresa entrou com pedido na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para prorrogar o contrato de arrendamento e expandir o terminal em 50 mil metros quadrados. O projeto, orçado em R\$ 170 milhões, prevê um cais de 550 metros de extensão. A Agência remeteu à Codesp o projeto em novembro para avaliação da conveniência e oportunidade da ampliação.

"Se não for possível, que se abra uma licitação. Não é a Deicmar, é o terminal que opera ro-ro. Não podemos ficar na inércia. Hoje vivemos um gargalo

**DEICMAR**

DEICMAR S.A.  
Cais do Saboó • Ponto 1 • Porto de Santos  
Santos • SP • CEP 11085-000  
Tel. 13 3131-4500



logístico. Imagina se o governo resolve colocar um incentivo à cabotagem, não tem como fazer", diz o executivo da Deicmar.

O diretor de Planejamento da Codesp, Renato Barco, disse que a companhia está finalizando o novo plano diretor do porto de Santos e que "há previsão de novas instalações para o setor ro-ro".

## guiaMARÍTIMO

a ferramenta do comércio exterior

10/06/2011

### **BBC Chartering receberá novas embarcações**

Empresa visa atender demanda de projetos de infraestrutura.

Com a finalidade de suprir a demanda para os projetos de infraestrutura que serão realizados - ou que já foram iniciados - no Brasil, a **BBC Chartering decidiu ampliar a capacidade disponível de transporte**. Assim, a companhia prevê o recebimento de 23 navios multipropósito neste ano, os quais integrarão a sua frota de 140 embarcações.

De acordo com o presidente da companhia no Brasil, Washington de Barros Jr., a empresa almeja um crescimento considerável por meio do incremento de navios: "Em 2010, a BBC Chartering teve mais de 380 escalas em portos brasileiros, apresentando uma média de mais de uma escala por dia. Hoje possuímos de dez a 15 navios por mês escalando complexos brasileiros e esperamos incrementar esses números. Estimamos um aumento de 20%", afirmou.

Nove das novas embarcações (sendo duas em fevereiro, quatro em abril e três em maio) já foram entregues e o restante encontra-se em construção em um estaleiro da China. Neste mês, a empresa deve receber mais uma unidade, de 12.000 dwts - até o final do ano serão mais 13 embarcações e outras sete serão entregues no ano que vem.

Criada em 1997, a BBC Chartering vem crescendo rapidamente e hoje é uma das líderes no mercado de navios especializados para cargas de projeto. Segundo o executivo, um dos diferenciais da empresa é a capacidade de içamento de seus navios: "Mesmo que os complexos tenham suas restrições, nós conseguimos abranger todos os portos brasileiros. Porém, a falta de investimentos em infraestrutura nestes acaba restringindo a entrada de navios causando congestionamento nas atracações", atenta.

Atualmente, a companhia possui três serviços regulares no Brasil, de dois a três navios por mês do Extremo Oriente para o Brasil, dois navios da Europa para o Brasil e dois navios por mês dos Estados Unidos para importação e exportação. "



**DEICMAR**

DEICMAR S.A.  
Cais do Saboó • Ponto 1 • Porto de Santos  
Santos • SP • CEP 11085-000  
Tel. 13 3131-4500



## “Estoques de montadoras sobem a nível crítico e Fiat dá férias coletivas

Por Cleide Silva, estado.com.br, Atualizado: 7/7/2011 0:56

A indústria automobilística fechou o semestre com venda recorde de 1,73 milhão de veículos, mas começa a se preocupar com o alto estoque nos pátios das fábricas e revendas. No fim de junho, havia 342 mil carros à espera de compradores, o equivalente a 33 dias de vendas. Para evitar que ultrapassem a margem considerada crítica pelo setor, acima de 35 dias, algumas empresas vão diminuir o ritmo de produção.

A Fiat vai dar uma semana de férias coletivas na fábrica da Argentina, onde são produzidos os modelos Siena vendidos no Brasil. O grupo pode ainda parar a fábrica de Betim (MG), por uma semana, neste mês ou em agosto. 'A partir de 35 dias de estoque começa a pesar significativamente nos custos das empresas', diz o presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Cledorvino Belini.

Consultadas, as assessorias da Ford, General Motors e Volkswagen informaram não ter, neste momento, informações sobre medidas desse tipo.

É o terceiro mês neste ano que os estoques chegam a 33 dias, mas é a primeira vez que ultrapassa o volume total de vendas do mês, de 304,4 mil unidades, 4,5% a menos que em maio.

Belini diz que o grande número de marcas atuando no mercado justifica, em parte, o elevado estoque. A inadimplência nos financiamentos é outro fator que destoa do bom resultado do semestre, embora, segundo Belini, não chegue a ser preocupante.

O atraso nas prestações vencidas há mais de 90 dias é de 3,6% de todos contratos, numa trajetória crescente. Era de 2,6% em janeiro, foi a 2,8% em fevereiro, a 3% em março e a 3,2% em abril.

A produção no semestre cresceu 4,1% em relação ao ano passado, para 1,71 milhão de veículos, enquanto as vendas aumentaram 10%, com resultado superior ao da produção. As importações subiram 38%, para 390 mil unidades, o equivalente a 22,8% de tudo o que foi vendido.



**DEICMAR**

DEICMAR S.A.  
Cais do Saboó • Ponto 1 • Porto de Santos  
Santos • SP • CEP 11085-000  
Tel. 13 3131-4500



As exportações cresceram 3%, para 249,9 mil unidades. 'Seguimos aumentando o déficit na nossa balança comercial, que foi de 40 mil veículos no primeiro semestre de 2010 e atualmente é de 140,1 mil', informa Belini. Por isso, qualquer medida cambial que seja adotada pelo governo é bem vista. 'Espero que haja medidas efetivas', diz. O executivo lembra que o 'Brasil é a bola da vez' e tem recebido 'entrada violenta de capitais'.

Na terça-feira, o ministro da Fazenda, Guido Mantega, afirmou que o governo poderá adotar novas medidas para tentar conter a queda do dólar no País.

Porto cheio. Uma das recentes ações adotadas pelo governo para inibir importações, o da obrigatoriedade de licenças prévias, deixa os portos lotados. Segundo Belini, há 99 mil licenças pendentes. A média de prazo para liberação é de 15 a 20 dias.

A indústria automobilística continua ampliando o número de funcionários. Com a abertura de 592 novas vagas em junho, o setor encerrou o semestre com 142,7 mil trabalhadores, o maior contingente em quase 22 anos.

A Anfavea mantém sua projeção de crescimento de 5% para as vendas neste ano (para quase 3,7 milhões de unidades), e de 1,1% na produção (3,68 milhões de veículos). Belini acredita que as medidas macroprudenciais anunciadas a partir de dezembro e a alta dos juros 'agora estão tomando forma no mercado'. Por isso, o ritmo de crescimento das vendas pode não se manter na casa de dois dígitos."

Em **2014**, o Brasil se tornará o quarto mercado mundial de automóveis, com uma **produção** estimada em mais **5 milhões de unidades**. Cerca de **50%** desta produção estará concentrada no Estado de **São Paulo**, o que demandará do **Porto de Santos** uma **infraestrutura portuária** para atender um volume de **exportação anual de 500 mil veículos**.

A fim de atender a **esta demanda**, temos trabalhado junto a CODESP desde o ano de **2003** no **projeto de expansão do nosso terminal portuário**, tanto na oferta de **área para armazenagem como oferta de acostagem para os navios ro-ro**.



**DEICMAR**

DEICMAR S.A.  
Cais do Saboó • Ponto 1 • Porto de Santos  
Santos • SP • CEP 11085-000  
Tel. 13 3131-4500



Nosso pleito foi deferido e, em **fevereiro de 2004**, recebemos uma área de 63 mil m<sup>2</sup> no local conhecido como lixão da Alemoa para a expansão do nosso terminal.

Posteriormente, em **março de 2006**, apresentamos a CODESP uma proposta de criação de **novos berços de atracação** a partir do cais público do Saboó, proposta que foi **aprovada** pela Autoridade Portuária em **dezembro de 2006**.

Posteriormente, em **abril de 2007**, a **CODESP** determinou novas diretrizes para a expansão de nosso terminal portuário, como segue:

- Incorporação das áreas lindeiras e adjacentes ao terminal, por serem áreas consideradas "encravadas", sem a possibilidade de exploração por outros arrendatários;
- Adequação destas áreas a condições operacionais para armazenagem e movimentação de carga geral;
- Construção de dois berços para atracação de navios integrados ao terminal;
- Os valores investidos pela Deicmar na incorporação e adequação das áreas e na construção dos berços de atracação, os quais não tenham sido amortizados no efetivo término do Contrato PRES/11.91 – reintegração da área e instalações a CODESP – serão objeto de ressarcimento por parte do arrendatário que vencer a licitação para exploração da referida área e instalações, no ato da celebração do novo contrato de arrendamento.

Com esta decisão da **CODESP**, nós perdemos três anos de atividades em licenciamento ambiental, mas mesmo assim, em 23 de abril de 2007, em resposta ao ofício **CODESP DP-ED141/2007**, protocolamos nesta Companhia o **Projeto de Expansão do Terminal Portuário Deicmar, o qual originou o 5º aditivo ao Contrato de Arrendamento nº 11/91**.



**DEICMAR**

DEICMAR S.A.  
Cais do Saboó • Ponto 1 • Porto de Santos  
Santos • SP • CEP 11085-000  
Tel. 13 3131-4500



Desde a assinatura do respectivo aditivo contratual, desenvolvemos ações necessárias ao aperfeiçoamento do projeto apresentado e ao licenciamento ambiental do empreendimento, um investimento de R\$ 2 milhões.

Em **termos ambientais**, foram realizados estudos necessários à elaboração do Termo de Referência e a comprovação da inexistência dos ninhais da garça azul, que consubstanciaram nosso pedido de licenciamento perante o IBAMA, que, em janeiro deste ano, emitiu o Termo de Referência definitivo para elaboração do EIA-RIMA. A partir das determinações constantes neste documento, contratamos todos os estudos, levantamentos e atividades requeridas no citado Termo, como segue:

1) **Estudos Ambientais realizados:**

- Caracterização Climatológica e Meteorológica da AID e AII;
- Caracterização da Qualidade do Ar;
- Levantamentos de Ruído e Vibração;
- Levantamentos de Tráfego;
- Levantamentos Geológico, Geomorfológico e Pedológico;
- Estudos de Hidrodinâmica e Sedimentação Costeira;
- Levantamentos de Fauna Terrestre;
- Levantamentos de Flora;
- Caracterização Hidrológica
- Levantamento de Uso e Ocupação do Solo e Atividades Produtivas;
- Levantamento do Patrimônio Histórico, Cultural e Arqueológico;

2) **Estudos ambientais em andamento:**

- Coleta e Análise de Sedimentos no estuário e no Rio Saboó;
- Coleta e Análise de Água Subterrânea e Superficial no estuário e no Rio Saboó;
- Captura, Coleta e Análise de Grupos Aquáticos;

  
**DEICMAR**

DEICMAR S.A.  
Cais do Saboó • Ponto 1 • Porto de Santos  
Santos • SP • CEP 11085-000  
Tel. 13 3131-4500



- Pesquisa de Percepção Ambiental com a Comunidade do entorno e Comunidades Pesqueiras.

**Em termos do Projeto Básico**, contratamos para sua elaboração a empresa Merco Shipping, uma das mais respeitadas consultorias do segmento portuário, para, que guiou-se por algumas premissas básicas, quais sejam:

- Alinhamento das instalações de acostagem ao cais da Brasil Terminais;
- Maximização da área para armazenagem e movimentação de carga geral;
- Instalação multiuso, podendo nela serem movimentados veículos montados, contêineres e cargas de projeto, nas modalidades RO/RO e LO/LO.

A alternativa técnica proposta para o projeto prevê a construção da infraestrutura portuária (cais e retroárea) em uma plataforma sobre estacas, até o encontro com o muro de arrimo existente da área do atual terminal. As justificativas para esta escolha são as seguintes:

- Menor prazo de execução, pois não há necessidade de consolidação do aterro durante um período de cerca de 1 ano;
- A grande dificuldade para obtenção na região de material adequado para aterro e valores exorbitantes para sua aquisição;
- Menor impacto ambiental, por não exigir aterro ou retirada de material; e
- Custo cerca de 7% menor.

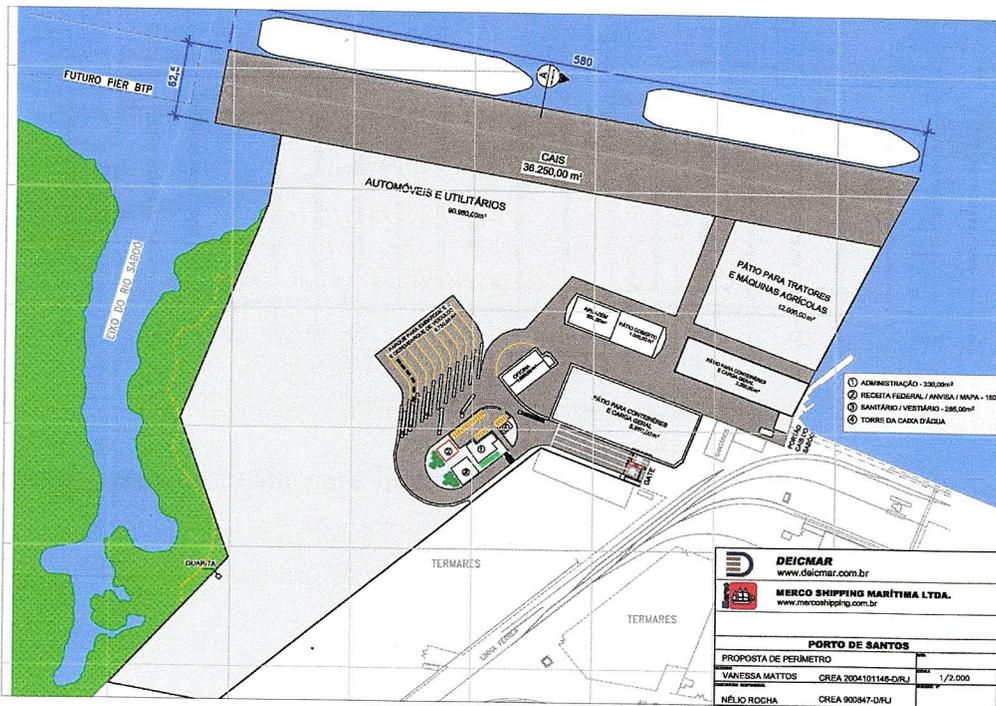
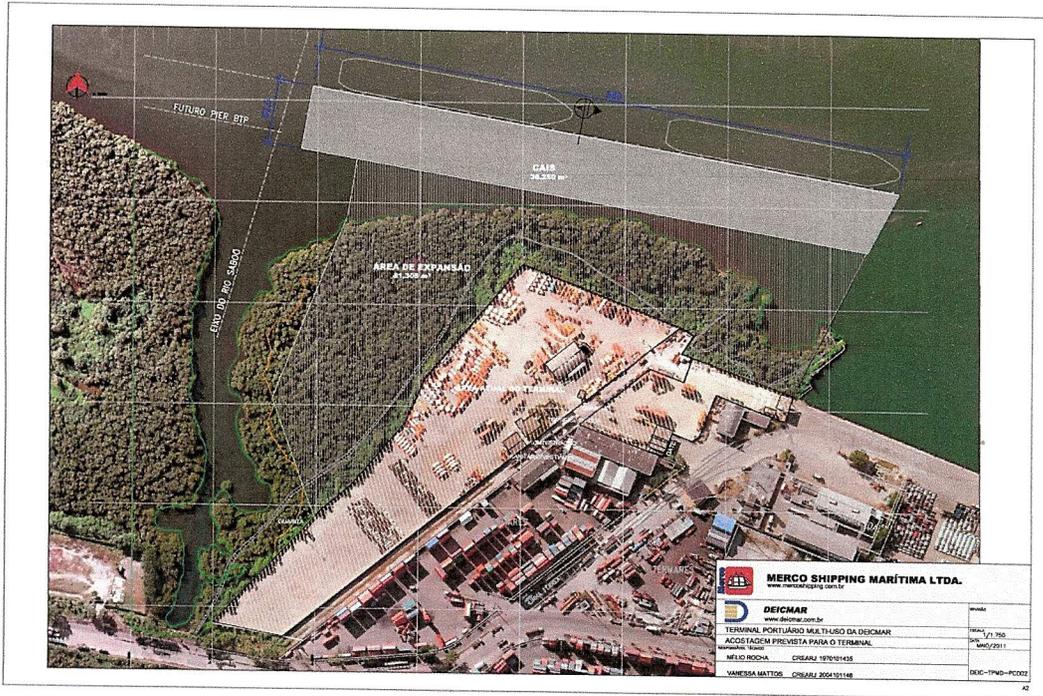
Com esta **configuração de projeto, as áreas destinadas à expansão totalizam 117 mil m<sup>2</sup>, sendo 36 mil m<sup>2</sup> na faixa do cais e 81 mil m<sup>2</sup> de retroárea, o que permitirá ao Porto de Santos responder, ao menos em parte, o enorme déficit de área e de instalações para acostagem dos navios que freqüentam o nosso porto**, como segue:

**DEICMAR**

DEICMAR S.A.

Cais do Saboó • Ponto 1 • Porto de Santos  
Santos • SP • CEP 11085-000

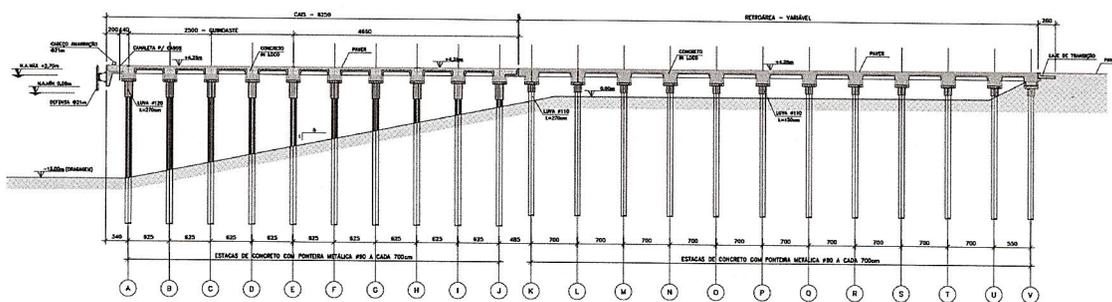
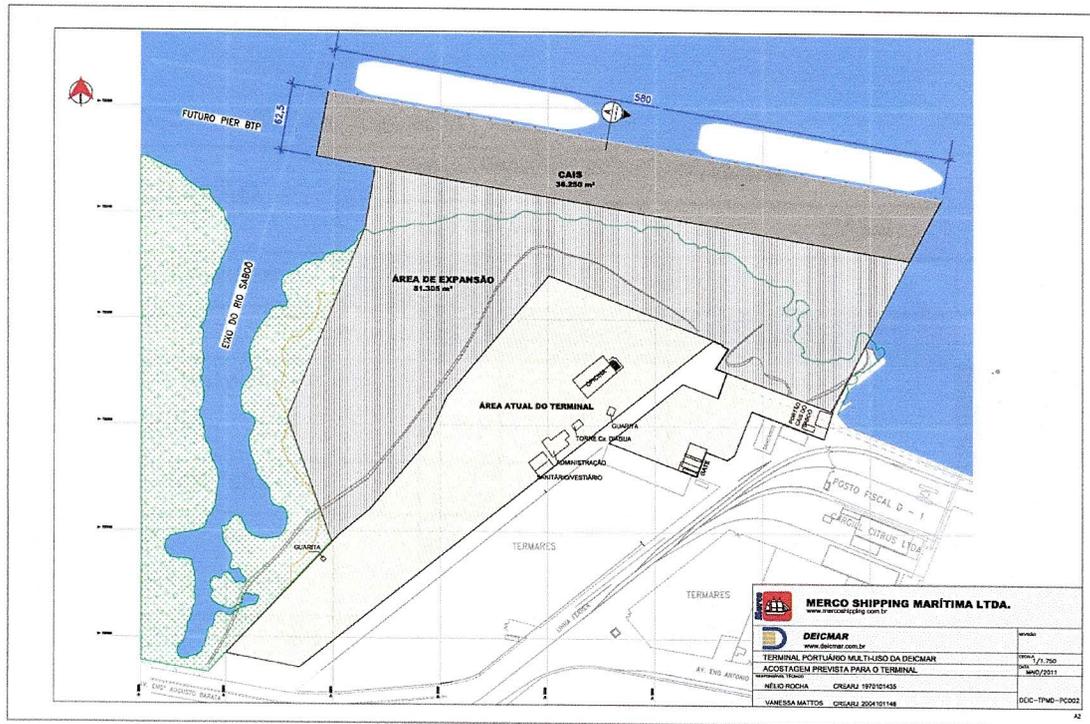
Tel. 13 3131-4500



*Handwritten signature*

**DEICMAR**

DEICMAR S.A.  
Cais do Saboó • Ponto 1 • Porto de Santos  
Santos • SP • CEP 11085-000  
Tel. 13 3131-4500



O **investimento** previsto para implantação do projeto é de **R\$ 200 milhões de reais**.

**DEICMAR**

DEICMAR S.A.  
Cais do Saboó • Ponto 1 • Porto de Santos  
Santos • SP • CEP 11085-000  
Tel. 13 3131-4500



Após **conclusão** do **Licenciamento Ambiental** e a emissão da Licença de Instalação, estima-se um **prazo** de **27** (vinte e sete) **meses** para implantação do empreendimento, como segue:

DISCRIMINAÇÃO	ANOS							
	2012				2013			2014
Serviços Preliminares	■	■						
Retroárea		■	■	■	■	■		
Drenagem pluvial e sanitária							■	■
Edificações diversas						■	■	
Instalações de Suprimento							■	■
Instalação de Acostagem					■	■	■	■
Dragagem		■	■	■				
Equipamentos							■	■

O cronograma para conclusão do **Licenciamento Ambiental** do projeto é o seguinte:

- **Agosto/2011 - Entrega do EIA/RIMA no IBAMA**
- **Outubro/2011 - Audiência Pública** (estimativa)
- **Dezembro/2011 - Emissão da Licença Prévia** (estimativa)
- **Fevereiro/2012 - Emissão da Licença de Instalação** (estimativa)

Neste momento, **a fim de concluir o EIA-RIMA**, necessitamos desta conceituada Companhia:



**DEICMAR**

DEICMAR S.A.  
Cais do Saboó • Ponto 1 • Porto de Santos  
Santos • SP • CEP 11085-000  
Tel. 13 3131-4500



1. **Manifestação favorável ao projeto do Terminal Portuário Multiuso DEICMAR** objeto de Licenciamento, apresentado no Anexo I;
2. **Manifestação da CODESP referente ao abastecimento de energia elétrica, água e coleta, afastamento e tratamento de efluentes líquidos**, conforme especificações de demandas constantes no Anexo I;
3. **Manifestação favorável da CODESP para deposição de sedimentos dragados pela DEICMAR** em área de deposição oceânica já licenciada, segundo projeção de volume apresentada no anexo II;

**Este projeto é imprescindível para o Porto de Santos, tão carente de novas áreas para acostagem de navios e para movimentação de mercadorias, principalmente para o segmento Roll-on-Roll-Off, que opera no limite da sua capacidade.**

Nossos esforços estão sendo desenvolvidos para contribuir com esta Autoridade para suprir, ao menos em parte, o grave déficit de infraestrutura portuária existente no Porto de Santos, razão pela qual solicitamos a imediata análise deste projeto, com sua aprovação, de modo a mitigar os gargalos na infraestrutura, há muito enfrentados pelo nosso segmento.

Em que pese tal pedido, ressaltamos que a aprovação deste projeto não tem vínculo com a adequação dos Contratos de Arrendamentos nº 11/91 e 14/00 a Lei 8.630/93, nos termos da Resolução ANTAQ nº 1.837/2010.

São ações distintas a serem empreendidas por essa Autoridade Portuária, à qual compete (i) decidir ou não pela adequação dos referidos contratos; e (ii) independentemente dessa decisão, proceder à análise e aprovação do projeto apresentado pela Deicmar, tudo em razão do interesse público.

**DEICMAR**

DEICMAR S.A.  
Cais do Saboó • Ponto 1 • Porto de Santos  
Santos • SP • CEP 11085-000  
Tel. 13 3131-4500



**Com efeito, é inquestionável que a conclusão do licenciamento ambiental deste projeto de expansão atende ao interesse público e, portanto, não pode ser adiado, sob pena do Porto de Santos retroceder a uma situação vivenciada nos anos de 2003 a 2005, quando apenas a Deicmar realizava a operação com veículos.**

Entendemos que a execução do projeto, porém, está condicionada às deliberações que a CODESP, dentro da legalidade, tomará em relação à região do cais do Saboó. Seja na adequação dos nossos contratos de arrendamento ou em modelo previsto na legislação, queremos contribuir com a CODESP nesta execução, a fim de não comprometer o futuro do segmento Roll-on-Roll-off no Porto de Santos.

Por todas as razões expostas, solicitamos especial atenção de V.S<sup>a</sup>. no deferimento das nossas solicitações relacionadas às necessárias manifestações da CODESP para a conclusão do Licenciamento Ambiental.

Atenciosamente,

  
**Gerson Foratto**  
**Diretor**

**Anexos**

- Anexo 1 – Memorial Descritivo da Obra;
- Anexo 1.1 – Posição da Obra em relação às Cartas Náuticas 1701 e 1711;
- Anexo 1.2 – Planta de Situação atual;
- Anexo 1.3 – Planta do Projeto;
- Anexo 1.4 – Planta de Construção (layout do novo terminal);
- Anexo 1.5 – Seção Transversal do Cais Projetado; 2
- Anexo 2 – Mapa com estimativa de volume de dragagem prevista.

**DEICMAR**

DEICMAR S.A.  
Cais do Saboó • Ponto 1 • Porto de Santos  
Santos • SP • CEP 11085-000  
Tel. 13 3131-4500