

JORNAL DOS ASSOCIADOS



Santos reconhece fornecedor a navio em lei no mesmo dia em que FPPA e IBI lançam sistema de digitalização do setor

A FPPA e o IBI lançaram, nesta quarta-feira (19), em parceria com MPor, Serpro e ABFN, o SUPRINAV, sistema que digitaliza o fornecimento a navios nos portos brasileiros. No mesmo dia, Santos publicou lei municipal reconhecendo a categoria. O desembargador Celso Peel revelou que, além de um projeto de lei específico já em tramitação, o PL 733/2025, de modernização geral dos portos, também deve incorporar capítulo próprio para o setor no substitutivo do relator Arthur Maia.



Piloto no Rio Grande mostra como fornecedores a navio vão dispensar agências marítimas no novo sistema SUPRINAV

No painel do SUPRINAV, nesta quarta-feira (19), fornecedores, autoridades portuárias, MPor e Serpro detalharam a plataforma que elimina a intermediação obrigatória de agências marítimas no setor. O decano da categoria, com 57 anos de atividade, levou ao secretário nacional de Portos um pleito histórico sobre armazenagem alfandegada. Representantes do setor também apontaram o sigilo comercial como o próximo obstáculo a resolver junto à Receita Federal.

No PodInfra, gerente de Projetos do IBI conta como a Frente Parlamentar criou o Instituto e defende infraestrutura como política de Estado

Mariana Lamoso, gerente de projetos do IBI, participou do PodInfra e explicou a intenção da FPPA ao criar o Instituto. Ela também descreveu o método das mesas redondas, o Summit Connect Infra e o movimento Agroportos, e apontou a falta de continuidade entre governos como principal obstáculo ao planejamento de longo prazo da infraestrutura brasileira



Diretor do IBI destaca papel do SUPRINAV na solução de gargalos históricos do fornecimento a navios

Em "Fala, IBI", Nicola Margiotta Junior, diretor administrativo e financeiro do Instituto, comenta o lançamento do SUPRINAV e agradece à FPPA, ao MPor, ao Serpro e à ABFN pela parceria na construção do projeto. Para ele, a ferramenta nasceu de uma escuta atenta às dificuldades de quem trabalha na ponta do setor, e tem potencial para se tornar referência internacional.

Santos publica lei reconhecendo o fornecedor a navio no mesmo dia em que FPPA, IBI, MPor, Serpro e ABFN lançam sistema de digitalização do setor

Na ocasião, o relator da CEPORTOS anunciou que o PL 733/2025 deverá incorporar, no substitutivo do relator Arthur Maia, um capítulo específico para o setor.



A Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos (FPPA) e o Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI) promoveram, nesta última quarta-feira (19), em parceria com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), o Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro) e a Associação Brasileira de Fornecedores e Serviços a Navios (ABFN), a cerimônia de abertura do SUPRINAV — programa que estrutura um sistema digital para o fornecimento a navios nos portos brasileiros.

Participaram da mesa de abertura Mário Povia, diretor-presidente do IBI; Flávio Perotti, presidente da ABFN; Bruno Orlandi, secretário municipal de Assuntos Portuários e Emprego de Santos; Anderson Pomini, presidente da Autoridade Portuária de Santos; o desembargador Celso Peel, do Tribunal Regional do Trabalho da 2ª Região; e Alex Ávila, secretário nacional de Portos do MPor.

O setor de fornecimento a navios — provisões, gêneros alimentícios, peças, equipamentos e serviços técnicos que mantêm uma embarcação operando durante semanas ou meses no mar — opera em um mercado internacional competitivo, no qual o armador escolhe onde abastecer com base em preço, agilidade aduaneira, previsibilidade regulatória e confiança. O SUPRINAV busca justamente digitalizar os controles do setor e reduzir a insegurança jurídica que hoje afasta parte dessas operações do mercado brasileiro.

Uma parceria recente, mas com vocação de continuidade

Mário Povia, diretor-presidente do IBI, abriu a cerimônia agradecendo aos parceiros institucionais e destacando a trajetória de crescimento da própria ABFN nos últimos anos — parceria que o IBI passou a firmar com a entidade mais recentemente, mas que classificou como promissora para os próximos ciclos de trabalho conjunto.

"Há seis, sete anos, veio aquela conversa sobre a necessidade de a associação se mostrar mais ao mercado. Hoje já existe um projeto de lei específico citando a ABFN, e o próprio PL 733 também passou a reconhecer a atividade — a discussão já está em outro nível. É uma gestão coroada de êxitos, e sei quão difícil é buscar esse protagonismo entre tantas outras associações."

Povia também destacou o papel do Serpro na construção do sistema digital e defendeu uma campanha mais ampla para explicar à sociedade a importância da atividade logística.

"A gente tem essa noção de que o agro é pop, mas o trabalho que a logística representa — da gôndola do supermercado ao produto que sai do outro lado do mundo — é uma coisa fantástica. Precisamos mostrar para a sociedade também a importância da logística de transportes."

Um projeto nascido de uma necessidade concreta do setor

Flávio Perotti, presidente da ABFN, agradeceu a parceria institucional que viabilizou o sistema e destacou o caráter fundacional da iniciativa para a categoria.

"É um marco para a nossa atividade — uma iniciativa importante para que o fornecedor a navio tenha eficiência naquilo que se propõe a fazer. Para a ABFN, é uma satisfação reunir setor privado e governo em torno de um projeto que nasceu de uma necessidade concreta do nosso setor e que hoje ganha forma pela cooperação entre nossas instituições."

Santos reconhece a categoria no mesmo dia do evento

Bruno Orlandi, secretário municipal de Assuntos Portuários e Emprego de Santos, descreveu a essencialidade da atividade de fornecimento a navios para o comércio internacional.

"Não existe navio no mundo sem fornecedor a navio. A gente não consegue cruzar os oceanos se esse navio não estiver abastecido. Fornecedor a navio fornece alimento, material de construção, material de limpeza — tudo que existe em uma residência — para pessoas que vão passar dezenas de dias dentro de um navio no meio do mar."

Orlandi anunciou que, na mesma data da cerimônia, foi publicada no Diário Oficial do município de Santos a lei que institui o Dia do Fornecedor a Navio no calendário municipal — pauta que a ABFN havia levado à Câmara de Santos ainda durante o mandato de Orlandi como vereador.

"Essa categoria faz a diferença há muito tempo e com muita competência, pela geração de emprego e pelo desenvolvimento econômico não só do nosso povo, mas da nossa cidade. Hoje foi publicada a lei que reconhece o fornecedor a navio como parte importante da história do nosso município."

Porto de Santos: investimento de R\$ 12,5 bilhões e obras represadas por décadas

Anderson Pomini, presidente da Autoridade Portuária de Santos, situou o SUPRINAV dentro de um momento de investimento histórico no porto, hoje orçado em R\$ 12,5 bilhões, e defendeu que a gestão pública precisa projetar a infraestrutura portuária com décadas de antecedência.

”Quando a gestão pública assume a responsabilidade de projetar o porto 25 anos à frente — o túnel Santos-Guarujá, o aprofundamento do canal, a conexão entre as margens, a reforma das perimetrais depois de 16 anos —, e passa a falar de mobilidade, tecnologia e digitalização, ela se destaca. Esse é o nosso enfrentamento desde o contexto histórico.”

Pomini detalhou o cronograma de obras: o canal de acesso terá profundidade ampliada para 17 metros; o túnel Santos-Guarujá, projetado há cerca de cem anos, deve ser inaugurado até 2030; a perimetral da margem direita, de três quilômetros e construída pela Bunge, será anunciada no mês seguinte ao evento, com conclusão prevista em três anos; e a perimetral da margem esquerda já está em reforma e projeto. Ele citou ainda a tecnologia VTMISS, de segurança e eficiência na navegação, cuja implementação levou 16 anos e foi assinada duas semanas antes do evento.

”O Porto de Santos cresce em média 10% todos os anos, independentemente de guerra, independentemente de qualquer coisa, porque a carga chega. Quando o Estado é competente para auxiliar essa projeção e respeitar os investimentos do mercado privado, o Brasil vai bem.”

Dois projetos distintos: um específico da ABFN e o PL 733/2025, de modernização geral dos portos

O setor de fornecimento a navios está hoje amparado por duas frentes legislativas diferentes. Há um projeto de lei específico, citado por Povia, dedicado a regular a própria atividade da ABFN. E há também o PL 733/2025, projeto mais amplo de modernização do setor portuário nacional, hoje sob relatoria do vice-presidente da Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos (FPPA), deputado Arthur Maia.

O desembargador Celso Peel, que coordenou a comissão de juristas responsável pelo anteprojeto que deu origem ao PL 733, revelou que o relator vai incluir, no substitutivo a ser apresentado após as eleições, um capítulo específico para os fornecedores de bens e serviços a navio dentro dessa reforma mais geral.

”Liguei para o deputado Arthur Maia durante este evento e perguntei se os fornecedores a navio continuavam no substitutivo do PL 733/2026. Ele me respondeu que sim e enviou o texto: criou o capítulo 5-B, dos fornecedores de bens e serviços a navio, com os artigos 31-B, C e D. A proposta da ABFN para esse capítulo foi incorporada inteiramente.”

Peel também defendeu a visão do IBI de tratar a infraestrutura de forma integrada, e não apenas por modal isolado.

”Não existe porto sem acesso, não existe porto fora de um sistema portuário. O trabalho do IBI é imprescindível porque não fala apenas de portos ou de aeroportos — fala de toda a infraestrutura brasileira.”

Formalizar a atividade para eliminar custos de intermediação

Alex Ávila, secretário nacional de Portos do MPor, encerrou a cerimônia defendendo que trazer o fornecimento a navios “para dentro do sistema” — ou seja, formalizar e digitalizar a atividade — elimina intervenções de intermediários que hoje geram custo

adicional sem necessidade.

”Quando a gente tem a oportunidade de trazer essa atividade para dentro do sistema, de forma regular e adequada, eliminando intervenções de outros atores que precisam dar anuência e acabam gerando custo e dificuldade, isso é uma grande vitória.”

Ávila também destacou que a publicação da lei municipal em Santos, no mesmo dia do evento, é um sinal da relevância que o setor já ocupa institucionalmente.

”O município do maior porto do país resolveu colocar na agenda municipal um dia dedicado a essa atividade. Isso demonstra a essencialidade que a atividade de fornecer a navios tem para o setor.”



Piloto testado no Rio Grande mostra como fornecedores a navio vão operar sem depender de agências marítimas no novo sistema SUPRINAV

Painel reuniu fornecedores, autoridade portuária de Santos, MPOR e Serpro para detalhar a plataforma que elimina a intermediação obrigatória no setor. Representantes do segmento também apontaram o sigilo comercial como o próximo obstáculo a ser solucionado junto à Receita Federal.



O painel único da mesa redonda do SUPRINAV reuniu, na sequência da cerimônia de abertura realizada nesta última quarta-feira (19), fornecedores a navio, representantes de autoridades portuárias, do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e do Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro) para detalhar o funcionamento da nova plataforma digital do setor.

A moderação foi de Jacqueline Wendpap, diretora executiva do Instituto de Praticagem do Brasil e conselheira do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), que descreveu o SUPRINAV como o instrumento que formaliza uma atividade até então operada na margem do sistema portuário digital.

“O SUPRINAV traz essa legalidade para a atividade dentro do sistema todo do Ministério. É a fase adulta do fornecedor a navios, porque ele passa a ser alguém dentro do Porto Sem Papel, dispensando intermediários e qualquer tipo de tutela.”

Da intermediação obrigatória à autonomia digital

Fernanda Pierotti, diretora da Master Marine e integrante do grupo de trabalho que ajudou a construir o sistema, explicou o problema concreto que o SUPRINAV resolve: hoje, o fornecedor depende de uma agência marítima — que não participa da relação comercial com o cliente — para inserir seus próprios dados no Porto Sem Papel.

“O SUPRINAV vem resolver esse gargalo. Ao invés de mandar os dados por e-mail para uma agência, o próprio fornecedor vai inserir eletronicamente as informações no sistema — placa do caminhão, CPF da equipe que vai a bordo. Isso tira da agência a parte do trabalho que não é pertinente a ela e devolve autonomia para quem realmente presta o serviço.”

Cinquenta e sete anos esperando este reconhecimento

Geraldo Pierotti, presidente do CONSAD da Associação Brasileira de Fornecedores e Serviços a Navios (ABFN) e decano do setor, com 57 anos de atividade, fez um relato emocionado sobre a trajetória da categoria e aproveitou a presença do secretário nacional de Portos para apresentar um pleito específico: a permissão para que fornecedores mantenham armazéns alfandegados próprios, sem depender de importação avulsa a cada pedido de um navio.

“Em 57 anos de atividade, é a primeira vez que vejo minha categoria tão importante ser reconhecida. No mundo inteiro, nossos colegas podem ter armazéns alfan-

degados só para os próprios materiais e reexportar. Nós não podemos. Quando um navio frigorífico tem uma pane e precisa de gás de refrigeração às duas da manhã, a gente precisa ter isso em estoque e autonomia para entrar no porto — não dá para depender de um prazo de importação avulsa.”

Segundo Pierotti, o pleito já havia sido discutido tecnicamente dentro da Receita Federal, mas nunca avançou por falta de força política do setor diante de outras categorias com mais capacidade de pressão.

“Esse pleito vem desde 2002. Já está discutido, os técnicos já respaldaram, mas falta um empurrão político — alguém que chegue à Receita Federal e diga: não se esqueçam desse pleito do alfandegamento dos fornecimentos ao navio.”

Alex Ávila, secretário nacional de Portos do MPor, respondeu classificando a demanda como um regime de entreposto e se comprometeu a levar o tema à mesa de discussão com a Receita Federal.

“Isso seria como um regime de entreposto. Podemos trazer para a mesa de discussão, sim, e conversar com a Receita Federal para ver o que é possível — alguns portos, pela geografia, talvez comportem isso mais facilmente do que outros.”

Um piloto nascido de uma convenção da ABFN e testado no Rio Grande

Gustavo Casado, diretor da Consegi e um dos idealizadores do projeto, contou que a ideia surgiu há cerca de três anos, numa convenção da ABFN em Brasília, a partir da constatação de que fornecedores dependiam de agentes marítimos sem relação comercial com eles para conseguir acesso ao porto.

“O fornecedor quer entrar no porto, mas o agente está ocupado com a demanda do navio e não tem relação comercial nenhuma com aquele fornecedor. Criamos as primeiras telas pensando exatamente nisso: dar celeridade ao fornecedor mantendo a ciência do agente, sem transferir a ele uma responsabilidade que não é dele.”

O sistema foi testado em prova de conceito no Porto do Rio Grande. Matheus Evangelho de Oliveira, gerente de Estratégia Operacional da Portos RS, descreveu os resultados observados pela autoridade portuária.

Antes do piloto, as empresas fornecedoras ficavam de-

pendentes de um terceiro ator para o ingresso a bordo. Recebemos um pedido de um comandante às cinco da tarde para um navio que desatraca à meia-noite — depender do agenciamento para lançar essa informação trazia complicações enormes. O piloto nos permitiu revisar nossos próprios processos de controle de acesso e cadastro de empresas terceirizadas.”

Tecnicamente pronto, à espera de acordos regulatórios

Maurício de Paiva, gerente do Departamento de Negócios e Soluções Digitais para Transporte do Serpro, apresentou o cronograma da plataforma: homologação prevista para o mês seguinte ao evento, com expectativa de entrada em operação ainda neste ano, entre novembro e dezembro.

“A solução está construída e vai entrar em homologação em breve. A ideia é que o fornecedor tenha, desde o cadastro até a validação documental com uso de inteligência artificial, uma plataforma própria para operar — sem que o processo fique parado esperando um sim ou não da agência.”

Paiva também alertou que a adesão da Receita Federal ainda depende de padronização entre unidades regionais diferentes.

“A Receita Federal tem um capítulo à parte, porque não há um contexto padronizado entre as unidades — a do Sul e a do Norte funcionam de formas diferentes. Enquanto não convencemos todo o ecossistema a trabalhar num padrão único, a plataforma vai personalizando o envio de informação para cada caso.”

Sigilo comercial: o próximo obstáculo com a Receita Federal

Sebastião da Silva, fornecedor sediado em São Luís, apontou um problema que a digitalização por si só não resolve: o sigilo comercial. Hoje, segundo ele, o fornecedor precisa revelar seus preços à agência marítima para que o processo avance — o que abre espaço para concorrência desleal.

“Somos obrigados a revelar nossa venda à agência, mostrar nossos preços. Isso é perigoso para a livre concorrência. O maior gargalo, no entanto, vai ser convencer a Receita Federal a nos dar essa autonomia, porque ela só reconhece o agente marítimo como responsável pela escala da embarcação — não outro player.”

PL específico da ABFN, PL 733/2025 e o papel do IBI

Nicola Margiotta Junior, diretor administrativo e financeiro do IBI, destacou que, paralelamente ao capítulo sobre fornecedores incluído no substitutivo do PL 733/2025, existe também um projeto de lei específico do deputado Paulo Alexandre Barbosa dedicado exclusivamente aos fornecedores a navios, ainda em tramitação na Câmara.

“O deputado Paulo Alexandre tem um PL em andamento na Câmara tratando especificamente dos fornecedores a navios. Levamos aos parlamentares o texto da ABFN nas discussões do PL 733/2025, mas são iniciativas distintas — e o período eleitoral deve deixar a tramitação de ambas mais lenta neste segundo semestre.”

Mário Povia, diretor-presidente do IBI, encerrou destacando o caráter estratégico do projeto para o país e a expectativa de novos desdobramentos digitais no setor portuário.

“O pleito é totalmente legítimo — não faz sentido

depender de um agente marítimo para triangular uma operação que envolve responsabilização e segurança. Isso não é uma coisa acessória, é estratégico. E esse projeto nos mostra que, quando a gente tem um problema, a solução está na nossa mão.”

Flávio Perotti, presidente da ABFN, encerrou o painel destacando que o Brasil vem apresentando o SUPRINAV como referência em reuniões internacionais da associação global do setor, a ISSA.

“Desde 2024, venho levando às reuniões da ISSA o que estamos desenvolvendo aqui com o SUPRINAV. O Brasil vai exportar uma solução que outros países podem adotar — isso é algo que quero deixar registrado.”



Gerente de projetos do IBI defende infraestrutura de transportes como política de Estado

Em conversa no PodInfra, Mariana Lamoso explicou por que a Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos precisou criar o IBI, o método das mesas redondas e do Summit Connect Infra, e os gargalos estruturais que travam o investimento em infraestrutura no país



Mariana Lamoso, gerente de projetos do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), é a convidada desta semana do PodInfra — podcast da Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos (FPPA). Durante o bate-papo, Looso descreveu sua trajetória até a área de infraestrutura, a origem institucional do IBI, a diferença entre o Instituto e uma associação setorial tradicional, e os problemas estruturais que, em sua avaliação, impedem o Brasil de tratar a infraestrutura de transportes como política de Estado.

Nascida em São Paulo, Mariana Lamoso veio para Brasília há três anos, a convite do deputado federal Paulo Alexandre Barbosa, fundador da FPPA e do IBI, para integrar a equipe do gabinete dele. Antes, trabalhou no governo do Estado de São Paulo, com protocolo, cerimonial e relações internacionais — incluindo inaugurações de aeroportos regionais, como Araçatuba, Bauru e Campinas, e o programa de stopover da gestão João Doria.

“No governo do Estado, a gente tinha contato com pautas de logística e transportes, mas com uma visão muito local — a malha estadual, o Porto de Santos visto de fora, porque ele é administrado pelo governo federal. Vir para Brasília abriu muito o meu leque. A infraestrutura é muito maior do que a gente imagina: ela está na comida que chega à mesa, no remédio da farmácia, no insumo do hospital. Tudo está interligado”, disse.

A mudança também alterou sua percepção sobre a diferença entre executar políticas públicas e formulá-las no Legislativo.

“No Executivo, você executa o que já foi definido. No Legislativo, a gente pode contribuir com a própria decisão que vai ser executada lá na frente. Isso exige mais paciência e mais diálogo, mas o resultado é que essas políticas públicas passam a refletir aquilo que a gente ajudou a construir”, explicou.

Por que a Frente Parlamentar precisou de um instituto

Lamoso explicou que a criação do IBI foi consequência direta de uma limitação estrutural das frentes parlamentares: elas não têm personalidade jurídica nem orçamento próprio para funcionar. O deputado Paulo Alexandre instalou, ao mesmo tempo, a FPPA e a frente em defesa do túnel Santos-Guarujá — mas a equipe percebeu que ter assinaturas suficientes para formalizar uma frente, entre as quase 400 hoje no Congresso, não bastava para dar voz ao setor.

“A Câmara não dá nenhum tipo de subsídio para fazer a frente funcionar. A gente precisava de orçamento para eventos, para reuniões, para levar a voz do setor. Sozinhos, não conseguiríamos chegar lá — foi aí que chegamos ao consenso de que um instituto seria a melhor opção, porque a frente, sem personalidade jurídica, não tinha como executar nada por conta própria”, argumentou.

Segundo a gerente de Projetos, o diferencial do IBI em relação a outros institutos ligados a frentes parlamentares é a produção técnica própria — não apenas suporte administrativo.

“Tem grandes frentes parlamentares que têm institutos, mas que não produzem: eles só dão suporte. O IBI se diferencia porque, além do suporte técnico à frente parlamentar, ele produz conteúdo. A gente não segue partido político nem uma pauta de associação única — a gente segue um propósito, baseado em estudos técnicos, porque temos várias empresas mantenedoras, com visões diferentes entre si”, falou.

Mesas redondas conforme o objetivo de cada pauta

Lamoso descreveu a metodologia do Instituto para escolher o formato de cada evento — mesa redonda, reunião fechada ou encontro público — a partir do resultado buscado.

“Tudo depende do objetivo daquela discussão. Se a gente quer que uma pauta seja ouvida pelo maior número de pessoas possível, é um formato. Se a gente quer sair com um documento, uma nota técnica construída por especialistas, entra o formato de mesa redonda. Se é uma questão pontual para levar a um deputado específico, é outra dinâmica ainda”, explicou.

O Summit Connect Infra, segundo ela, é o evento do qual mais se orgulha, por resultar sempre em documento concreto de encaminhamento.

“O Summit é o nosso grande evento. A gente sempre sai dele com uma carta fechada, com as principais pautas do setor, e a gente consegue endereçar essa carta. É difícil consolidar um fórum permanente que aconteça ano após ano — a gente conseguiu porque tem credibilidade”, disse,

Missão internacional ao túnel entre Alemanha e Dinamarca

Lamoso relatou a organização de uma missão internacio-

nal para conhecer a obra de um túnel submerso entre a Alemanha e a Dinamarca, que usa a mesma técnica prevista para o túnel Santos-Guarujá. O contato direto com empresas não avançou; a articulação só teve sucesso após passar pelo Itamaraty.

”A missão foi feita para a gente conhecer o principal túnel submerso em construção no mundo, que tem a mesma técnica do túnel Santos-Guarujá. Só tive sucesso quando entrei na interlocução com o Itamaraty — foram inúmeras visitas, não foi fácil, mas fomos construindo até chegar lá”, comentou.

A visita revelou uma diferença concreta de escala entre os projetos.

”Em Santos, a gente não tem espaço suficiente para um canteiro de obras do porte que vimos lá. Essa já foi uma dificuldade identificada naquela visita — e voltamos todos com a mesma opinião sobre o que fazer com isso”, disse.

Agroportos: gargalos comuns entre dois setores

Lamoso descreveu a origem do movimento Agroportos, criado a partir de demanda da Abratec, associada do IBI, em parceria com a Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA). O primeiro encontro foi na sede do IBI, e resultou em carta com os dez principais gargalos entre os setores de agronegócio e infraestrutura logística.

”O nosso objetivo era reunir os principais gargalos dos dois setores para transformar isso em política pública, levar isso aos ministérios. Um setor complementa o outro: você não produz sem ter a logística para escoar, e não precisa de logística se não tem produção. Foi muito tranquilo tratar essa pauta porque todo mundo viu a mesma lógica”, explicou.

Um segundo encontro, em Curitiba, teve a participação do presidente da FPA, deputado Pedro Lupion, que passou a integrar também a FPPA.

”Foi um desafio, porque, fora do nosso território, é mais complicado. Mas foi muito positivo: o Pedro Lupion participou, conheceu o nosso trabalho e decidiu se associar à Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos, que ele ainda não integrava”, descreveu.

Infraestrutura como política de Estado

Lamoso apontou a falta de continuidade entre governos como um dos principais obstáculos ao planejamento de longo prazo no setor.

”A infraestrutura de logística tem que ser política de Estado — infelizmente, não é. Um governo faz acordos, segue com uma demanda, e quando esse governo termina, tudo cai por terra. A instituição tem que começar a trabalhar tudo de novo, apresentar de novo o que já tinha sido tratado”, comentou.

Ela citou uma missão internacional à Coreia do Sul, no contexto dos trabalhos da comissão do PL 733/2025, como referência de política de incentivo a investidores que o Brasil não replica.

”Em Busan, tivemos uma reunião com o ministro de infraestrutura e pesca da Coreia do Sul, que contou que o país dá isenção de impostos para quem quer investir lá. É uma contrapartida que a gente não tem aqui — precisaríamos de mais segurança jurídica para que os investidores tenham vontade de investir a longo prazo”, ponderou.

Para Lamoso, a lentidão do licenciamento e a lógica política de curto prazo nas obras rodoviárias também tra-

vam o planejamento.

”O licenciamento demora muito, e sem previsibilidade: você só sabe que vai dar não na última hora. A questão da rodovia é totalmente política — quem mora no interior quer que o problema seja resolvido, não quer um planejamento que demore mais para entregar algo melhor. E o político vai atrás do que resolve o problema mais rápido, porque precisa mostrar resultado”, falou.

Ela relacionou ainda a expansão desordenada de cidades portuárias, como Santos, à dificuldade de ampliar a infraestrutura sem enfrentar questões sociais.

”O Brasil foi fazendo puxadinho — construiu aqui, depois ali, sem planejamento prévio. Quando a cidade já chegou até a área do porto, com ocupações irregulares, você entra na questão social: são pessoas que vão perder a casa. É uma situação muito complicada”, disse.

Ao encerrar a participação, Lamoso adiantou a quarta edição do Summit Connect Infra, marcada para 4 de dezembro, em Santos, com expectativa de ocorrer no Armazém do Valongo.

”A intenção é reunir as principais pautas do setor e dar uma esquentada nos assuntos depois deste ano mais adormecido no Congresso, para a gente já começar 2027 com tudo”, comentou.

PodInfra com Mariana Lamoso



FALA, IBI

O encontro sobre o SUPRINAV reforçou algo que vivemos todos os dias no IBI: existem setores essenciais para a logística brasileira que as vezes passam despercebidos, e o fornecedor a navios é um dos exemplos mais claros disso. Foi muito significativo ver, num mesmo evento, o reconhecimento institucional dessa atividade e o lançamento de uma ferramenta concreta para resolver um problema real do dia a dia do setor.

Quero agradecer, em nome da Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos, ao Ministério de Portos e Aeroportos, ao Serpro e, em especial, à ABFN, na figura do Flávio Perotti e de toda a diretoria, pela parceria na construção desse projeto. Tivemos aqui um exemplo de como o setor público e o setor privado, quando sentam para debater com seriedade, conseguem transformar uma demanda antiga em solução concreta.

Debater gargalos não é só apontar problemas: é abrir caminho para que eles sejam resolvidos. O SUPRINAV nasceu assim, de uma escuta atenta às dificuldades de quem trabalha na ponta, e por isso mesmo tem potencial de se tornar referência para outros países. O IBI segue à disposição para continuar apoiando esse tipo de agenda, que traz eficiência para os portos e resultado concreto para quem depende deles.

Nicola Margiotta Junior diretor
Administrativo e Financeiro do IBI

