

(http://oascentral.tribuna.com.br/RealMedia/ads/click_lx.ads/tribuna/noticiasdetalhe/114995290/Frame1/default/empty.gif/693569686746622b65534d4142307a5x)

Porto de Santos reduz calado em berços de atracação

Medida foi proposta ontem pela Capitania dos Portos de São Paulo

FERNANDA BALBINO

06/06/2016 - 14:18 - Atualizado em 06/06/2016 - 14:18

Um dia após a redução do calado operacional do canal de navegação na região entre a Torre Grande e a Alemoa, a Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) revisou o calado de berços de atracação do cais santista e propôs alterações. Para tentar resolver o problema da falta de dragagem no complexo, a diretoria-executiva da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) aposta na inclusão da obra em um contrato já existente e ainda na abertura de uma nova licitação para a contratação da obra.

De acordo com o capitão-de-mar-e-guerra Alberto José Pinheiro de Carvalho, comandante da CPSP, foram revisados os calados de seis berços de atracação. Isso aconteceu após a entrega de algumas batimetrias (exame que verifica profundidades) encaminhadas pela Docas à Autoridade Marítima.

Em três berços, houve redução. Isto aconteceu nos pontos de atracação do Armazém 31, que perdeu um metro de calado, no 33/34, que perdeu 40 centímetros, e no 35, onde houve redução de 30 centímetros. Com isso, os calados passaram, na maré baixa, para 10,5 metros, 11,1 metros e 13 metros, respectivamente.

Já em outros dois berços não houve alterações. Foram eles o do Armazém 15, que permanece com 8,8 metros, e o do 32, com 11,5 metros.

Em contrapartida, o berço do Armazém 22 sofreu um aumento de 1 metro e agora permite a atracação de navios com 10 metros de calado em condições normais.

"A Codesp tem realizado a dragagem dos berços com programação feita com os terminais e a Capitania. Os já dragados registraram aumento. Já os que não foram contemplados ainda estão sob os efeitos da sedimentação", disse o oficial.

Segundo a Codesp, a perda de calado é causada pela redução na profundidade do canal, motivada pelo assoreamento do estuário. A diferença é que, nos últimos meses, devido às fortes chuvas e às recentes ressacas, esse processo tem tido um "comportamento atípico". Diante desses últimos resultados, técnicos da Docas vão se reunir com representantes dos operadores e terminais para reprogramar o serviço, a fim de tratar dos berços que sofreram restrições.

Dragagem do canal

A Companhia Docas aguarda um parecer da Secretaria de Portos (SEP) do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil sobre a inclusão da dragagem de manutenção dos trechos 2, 3 e 4 do canal de navegação – entre o Entreposto de Pesca, na Ponta da Praia, e a Alemoa – em um contrato já existente. Caso isso não convença os membros do Conselho de Administração (Consad), a saída será a abertura de um pregão eletrônico para a contratação do serviço.

As duas opções serão levadas aos conselheiros na reunião extraordinária do órgão marcada para segunda-feira (6).

O parecer é elaborado pelos departamentos jurídico e de dragagem da SEP.

O diretor de Engenharia da Codesp, Antonio de Pádua Andrade, dá como quase certa a aceitação da proposta pelo Consad. Mesmo assim, garante que haverá a abertura de uma licitação cujo objeto será a manutenção de toda a extensão do canal de navegação do cais santista. "A SEP endossa a nossa posição. Com esse parecer chegando até segunda-feira (6), na reunião do Consad, a gente bate o martelo e fixa esse aditivo. Com ele, os membros ficam mais confortáveis para tomar uma decisão. Em paralelo, a gente faz uma licitação", explicou o executivo.

O termo de referência para o processo licitatório está pronto. O plano é que seja aberto um pregão eletrônico, cujo o trâmite é simplificado e, conseqüentemente, mais rápido.

A forma de pagamento será a mesma adotada no contrato anterior, vencido em fevereiro. "Será o preço cobrado na época, pela área dos trechos 2, 3 e 4 e apenas corrigido", disse Pádua.

Apesar da dragagem estar parada nos três trechos, apenas no 3 e no 4, da Torre Grande até a Alemoa, a Capitania notou a necessidade de reduzir o calado operacional. Na última quinta-feira (2), ele foi diminuído em 50 centímetros, de 13,2 para 12,7 metros.

Essa situação e os reflexos operacionais dela, com a perda de competitividade do complexo marítimo, serão destacados por diretores da Codesp na reunião de segunda-feira, de modo a obter o aval do Consad ao aditivo.

Reflexos

As recentes reduções de calado no Porto de Santos são vistas com preocupação por usuários do complexo marítimo. De acordo com o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), os empresários estão temerosos com a burocracia e a constante falta de controle no gerenciamento da obra.

"A título de exemplo, em relação aos últimos levantamentos, a dragagem do trecho 1 (do Ferry Boat à barra) terminou em fevereiro de 2016, a do trecho 2 (do Macuco ao Ferry Boat) findou em outubro de 2015, a do trecho 3 (Paquetá e Outeirinhos) acabou em setembro de 2015. Já a do trecho 4, do Armazém 6 à Alemoa 2, terminou em janeiro de 2015, sendo que da Alemoa 2 até o final do trecho 4, foi realizada em junho de 2012. Essa restrição gera consequências irreparáveis, de centenas de milhares de reais que o Porto de Santos, a Prefeitura e o País deixam de ganhar, provocando ainda sérios danos em competitividade com o mercado exterior e à imagem do sistema portuário brasileiro", destacou o Sopesp, em nota.

Os empresários ainda destacam a iniciativa de enviar ao Governo sugestões para solucionar definitivamente o problema, inclusive com a transferência da obra à iniciativa privada, "uma vez que o Governo não teve, até o momento, a devida habilidade para conduzir o serviço, ao menos nos últimos 10 anos".

O presidente da Brasil Terminal Portuário (BTP), Antonio Passaro, destacou sua "tremenda indignação" com a atual infraestrutura aquaviária do Porto. A instalação, que fica na Alemoa, é uma das afetadas pela redução de calado e o executivo já aponta a falta de isonomia entre as empresas que atuam no cais santista. No entanto, se mantém esperançoso com um desfecho rápido do problema.

Preocupação

Para o diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais de Líquidos (ABTL), Carlos Kopittke, todos os problemas envolvendo a falta de dragagem são causados pela centralização de decisões na capital federal.

"Nós lamentamos muito que a situação chegue a esse ponto de redução de calado. É uma prova da falência do sistema", destacou.

O executivo explica que os terminais de líquidos ainda não foram diretamente impactados pela redução do calado. Isto acontece porque os navios utilizados são menores. "Mas, se não for feito nada, uma hora isto pode nos afetar porque de 13 vai para 12 e pode virar menos de 11 metros".