

Porto de Santos aumenta calado operacional após dragagem.

Limite que pode ser atingido por navios passa de 12,3 para 12,6 m

Uma semana após a redução do calado operacional (fundura máxima que os navios podem atingir quando totalmente carregados) do Porto de Santos de 13,2 para 12,3 metros, os esforços concentrados na dragagem do trecho 1 do canal de navegação surtiram efeito. Agora, embarcações com até 12,6 metros de calado poderão trafegar na região que vai da entrada da Barra até o Entrepasto de Pesca.

De acordo com o capitão de mar e guerra Alberto José Pinheiro de Carvalho, que é comandante da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP), uma nova batimetria (levantamento de profundidade) foi entregue ontem pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), a estatal que administra o cais santista.

“Com essa análise, conseguimos ampliar o calado para 12,6 metros. O ganho é pequeno, de 30 centímetros, mas é resultado dessa dragagem já realizada durante esta semana”, explicou o comandante.

Até o final de julho, a Dratec Engenharia, empresa contratada pela Codesp para a manutenção das profundidades do Porto de Santos, deve concentrar os trabalhos apenas no trecho 1 do canal de navegação. A ideia é evitar o assoreamento (deposição de sedimentos, que torna o canal mais raso) naquela região.

Durante toda esta semana, usuários do Porto de Santos tentaram minimizar as perdas causadas pela redução do calado operacional do cais santista. Mas, de acordo com o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, os custos extras foram inevitáveis.

Prejuízos

Em uma semana, cerca de 7 mil contêineres deixaram de ser movimentados no Porto de Santos, segundo o executivo. Isto representa um prejuízo de cerca de US\$ 16,1 milhões em frete para os armadores, o equivalente a R\$ 52,8 milhões.

“Conforme informações obtidas, há navios que efetuaram escalas extras em Itaguaí e Sepetiba (RJ) para descarga de contêineres de importação. Isto aconteceu para a redução do calado, por conta das restrições do Porto de Santos”, explicou.

De acordo com o executivo, por conta da passagem não prevista em outros portos, somaram-se custos extras com combustível, atracação, serviço de praticagem e rebocadores, onerando mais ainda as operações e elevando os prejuízos.

“Há casos de armadores que cortaram entre 6 mil e 15 mil toneladas de carga de exportação. Isso causa prejuízos imensuráveis com os lotes deixados para trás, causando descontentamento para os clientes e provocando desgaste comercial”, destacou Roque.

Segundo dados do Sindamar, a cada centímetro a menos de calado, deixa-se de embarcar entre sete e oito contêineres. Com a redução atual, isso representa uma perda de carregamento de até 720 caixas metálicas ou 5 mil toneladas de carga por viagem.

Procurada, a Codesp não se posicionou sobre a mudança do calado operacional do Porto de Santos até o fechamento desta edição.

Fonte: **A Tribuna**

www.atribuna.com.br