

INFORME-SE

► [Notícias do Setor](#)

► [ABTTC na Mídia](#)

► [ABTTC News](#)

► [Artigos](#)

► [Agenda](#)

► [Galeria de Fotos](#)

► [Informações Úteis](#)

► [Legislação](#)

NOTÍCIAS DO SETOR

Santos não pode mais esperar - e tampouco o Brasil

12/06/2016 - Guia Marítimo

 [Tweeter](#)

 [Like](#) 1

 [Share](#)

 [G+1](#) 0

Urgentes como nunca, as obras de acesso ao Porto de Santos, agora uma atribuição do recém-criado Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, são imprescindíveis para o posicionamento do porto - e do Brasil - no comércio mundial. Sem a dragagem prometida para aumentar o calado e melhorar os acessos, o porto estará impedido de receber os novos navios que estão prestes a mudar as rotas de navegação e a forma de distribuição de cargas no mundo todo.

Ciente da necessidade e urgência de adequação do porto, em reunião realizada na sexta-feira (10), a Câmara Setorial de Granéis Líquidos da ACS (Associação Comercial de Santos) anunciou que enviará um ofício ao ministro da Casa Civil, Eliseu Padilha, pedindo para que a obra seja tratada com prioridade. No documento, também será solicitada a execução da ampliação dos berços 5 e 6 do TEGLA (Terminal de Granéis Líquidos da Alemoa).

O coordenador da Câmara, Mike Sealy, diz que a entidade pretende levar mapeamentos a Padilha e ao novo ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Maurício Quintella, para impulsionar a ação: “Não é possível que o Porto de Santos se mantenha por mais tempo apenas com uma entrada e uma saída”.

Também será feito pedido para reativar as intenções, previamente assumidas pela Codesp, de executar a ampliação dos berços 5 e 6 do Terminal de Granéis Líquidos da Alemoa (TEGLA). “A não ampliação causa grande impacto na excelência operacional dos terminais líquidos de granéis. O projeto está pronto, doamos à Codesp, o licenciamento também está pronto. Mas, até hoje, nada foi feito”, afirmou Sealy.

A proposta da ACS sugere a entrega da dragagem, que hoje é uma responsabilidade do Governo Federal, para a iniciativa privada. A ideia surgiu a partir das dificuldades que a SEP (Secretaria de Portos) enfrentou em contratar uma empresa especializada para a realização do aprofundamento do canal de navegação, no ano passado. O tema chegou a ser debatido em audiências públicas durante a gestão do então ministro Edinho Araújo, mas não avançou.

O assunto foi abordado durante uma reunião entre o ministro Maurício Quintella e integrantes da Fenop (Federação Nacional dos Portuários), formada por diversas entidades do setor, em Brasília. “A Câmara se solidariza com a proposta apresentada pela Fenop, pois é fundamental que possamos ter essa questão desvinculada do Governo, para que seja possível olhar mais para as atividades específicas de cada porto, em relação à dragagem”, afirmou Mike Sealy.

O coordenador da câmara realça que, com as licitações, os processos hoje levam de seis meses a um ano e não há continuidade, o que traz sérias implicações, como o assoreamento e a perda do calado de berço, impedindo a entrada dos navios. A principal consequência, para a ACS, é que os navios escolhem outro porto, como Paranaguá, para “aliviar a carga” e, na volta, acabam entrando no fim da fila, aumentando o custo de operações em até 3 mil dólares por hora. “Imagina quanto temos que pagar para o cliente por um navio como este parado? Assim, o Porto de Santos perde competitividade”.

[Comentar](#)

[Indique](#)