

“É um valor desprezível perante a ocupação urbana que se deu ao longo de mais de um século na orla de Santos”

Paolo Alfredini, professor titular em Obras Hidráulicas Fluviais e Marítimas da Poli-USP, sobre o impacto da dragagem nas ressacas

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar



Santos Export discutiu no Mendes Convention as ressacas cada vez mais frequentes na orla: USP vai inaugurar bacia de ondas em laboratório para aprofundar estudos sobre os impactos da dragagem do Porto

Dragagem tem impacto mínimo em ressacas, diz professor da USP

Especialista da Poli sugeriu no Santos Export a construção de maciços de pedras contra erosão na Ponta da Praia

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

As obras de dragagem do Porto de Santos são responsáveis por menos de 4% das causas de ressacas na Cidade. A conclusão é do professor titular em Obras Hidráulicas Fluviais e Marítimas da Escola Politécnica, da Universidade de São Paulo (USP), Paolo Alfredini.

Para o especialista, a construção de dois molhes guias correntes é fundamental para conter a erosão na Ponta da Praia e reduzir o assoreamento no trecho 1 do canal de navegação, que vai da entrada da Barra de Santos até o Entrepósito de Pesca.

“Criando esse anteparo, que nós chamamos de molhes, esse maciço de pedras que avança mar adentro, ele

vai barrar e interromper o trânsito de areias que hoje caem no canal de acesso e causam tantos problemas no Porto”, disse Alfredini.

O tema foi debatido ontem, na 14ª edição do Santos Export - Fórum Internacional para a Expansão do Porto de Santos. O evento reuniu autoridades e empresários do setor, no Mendes Convention Center, em Santos. O seminário, que é o maior fórum de discussões portuárias do País, é uma iniciativa do Grupo Tribuna e realização da Una Marketing de Eventos.

Para Alfredini, a principal causa das ressacas, que estão cada vez mais frequentes e fortes, é a intervenção urbana, iniciada na década de 1940, com a construção da Avenida Saldanha da Gama. Além dis-

Patrocinadores

A 14ª edição do Santos Export - Fórum Internacional para a Expansão do Porto de Santos, encerrada ontem no Mendes Convention Center, em Santos, tem o patrocínio das associações brasileiras de Terminais de Líquidos (ABTL) e de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), da Associação Comercial de Santos, da Associação das Empresas do Distrito Industrial e Portuário da Alemoa (AMA), da Anhumas, da Brasil Terminal Portuário (BTP), do Centronave, da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), do Concais, da Deicmar, do Ecoporto, da Marimex, da Praticagem de São Paulo, da Rodrimar, da Santos Brasil, do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), da Ultracargo e da VLI.

so, as mudanças da natureza e o aumento do nível do mar também são fatores que causam o problema.

A dragagem, segundo o professor, corresponde a uma parcela que varia de 3% a 4% das

causas da ressaca. “É um valor desprezível perante a ocupação urbana que se deu ao longo de mais de um século na orla de Santos, ocupando as suas praias da forma como foram ocupadas e reduzindo a

quantidade de areia disponível para manter a largura das praias”.

Diante deste cenário, o pesquisador da USP aponta que é preciso pensar em estruturas que permitam alargar a faixa de areia na Ponta da Praia. E, neste contexto, a construção de molhes guias correntes é alternativa que se mostra mais viável, já que resultaria em uma grande sinergia, sendo útil para o Porto e para a preservação das praias.

ASSOREAMENTO DO TRECHO 1

O especialista destacou o assoreamento constante no trecho 1 do canal de navegação. Segundo dados da USP, quando ocorre ressaca, entram 100 mil metros cúbicos de sedimentos no canal da Barra.

Alfredini explica que serão

necessárias duas intervenções. A primeira, na Ponta da Praia, entre os canais 5 e 6. Já a segunda, próxima à Ponta dos Limões, em Guarujá. A localização exata ainda será estudada pela universidade.

“Esses molhes, principalmente o do lado da Ponta da Praia, reteria as areias que hoje caem no canal de acesso e têm que ser dragadas. Eu reduziria o volume de dragagem e acumularia areia nas praias. Possivelmente, teríamos que fazer alguma obra complementar para alargar essa faixa de praia”.

ESTUDOS

A USP foi contratada pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) para a execução de estudos sobre os impactos da dragagem do Porto. Para isso, a universidade pretende inaugurar, no dia 18, uma bacia de ondas instalada no laboratório de hidráulica. O equipamento vai permitir estudos mais aprofundados sobre o assunto.

“Já temos modelo matemático que simula ondas, marés, correntes e transporte de sedimentos. Nesse modelo, vamos estudar quais os alinhamentos dos molhes, a posição mais adequada e depois poderemos estudar nessa maquete”, disse.

Modelos de concessões serão analisados Ações vão otimizar gestão portuária

■ A iniciativa privada apresentou cinco modelos de concessão de dragagem do Porto de Santos ao Governo Federal. Agora, as atenções se voltam à análise da questão pelos técnicos que definirão qual é a forma mais adequada de garantir a execução da obra, que é essencial para a competitividade dos terminais dos cais santista.

De acordo com o diretor da Associação Comercial de Santos (ACS), Marcio Calves, além do modelo condominial, formado pelas arrendatárias do Porto de Santos, outras quatro opções foram apresentadas. Entre elas, estão os modelos inglês e uruguaio, além da retirada de sedimentos por desconto e outorgas. “As opções estão aí. Agora, os técnicos precisam avaliar e nós temos pressa”.

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Adalberto Tokarski, defendeu a concessão da dragagem. “Tem muito pouco dinheiro para a dragagem. Precisamos de solução e essa é a saída”.

A concessão da dragagem divide opiniões, principalmente pelo reflexo nas finanças das administrações portuárias, que não realizariam mais essas obras e teriam de reduzir o va-



Cláudio Loureiro destaca a perda nos embarques de contêineres

lor das tarifas de manutenção da infraestrutura aquaviária. Com isso, sua receita seria reduzida sensivelmente.

Para o presidente do Centro Nacional de Navegação (Centronave), Cláudio Loureiro, a cada metro de calado perdido, 800 contêineres deixam de ser embarcados. “São 500 mil contêineres a menos por ano.

O problema é muito grave”.

Já o presidente da Praticagem de São Paulo, Claudio Paulino Rodrigues, defende que seja definido um padrão de profundidade para o Porto de Santos. “Qual é o calado que os terminais vão fechar em seus contratos? Definindo isso, trabalha-se para chegar nesse índice e manter esse padrão”.

■ Até o final deste ano, o grupo de trabalho coordenado pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil pretende apresentar medidas para a otimização da gestão portuária. As ações de curto e médio prazos poderão ser implantadas ainda no final deste ano e no início de 2017.

Seis entidades portuárias desenvolveram uma série de propostas ao Governo Federal para impulsionar investimentos nos portos brasileiros e ainda eliminar a burocracia no setor. A Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop), a Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), a Associação Brasileira dos Terminais de Líquidos (ABTL) e a Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público (Abratec), além da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) e da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), estão envolvidas no trabalho.

Empresários do setor portuário criticam a centralização de decisões no Governo Federal, criada após a promulgação da Lei nº 12.815, a nova Lei dos Portos. “Experimentamos, na prática, a centralização. Isso trouxe ao setor portuário um

engessamento das decisões. Precisamos de um conceito de gestão colaborativa”, afirmou o secretário-executivo da Abtra, Matheus Miller.

Já o presidente-executivo da Associação Brasileira de Terminais Líquidos (ABTL), Carlos Kopittke, destacou a expectativa positiva, mas mostrou preocupação com o cenário atual. “O governo já tem um diagnóstico da situação, sabe que vai ter que fazer alguma coisa para descentralizar. Isso é fundamental e pode ser feito rapidamente, alternando os marcos infralegais.

De acordo com o secretário de Políticas Portuárias do Ministério de Transportes, Portos e Aviação Civil e presidente do Conselho de Administração (Consad) da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), Luiz Fernando Garcia da Silva, o grupo de trabalho terá 90 dias para a definição das estratégias. “Nosso compromisso é não parar o que está andando e não atrasar investimentos”.

As ações de curto prazo, que são as alterações de normas infralegais, poderão ser definidas ainda neste ano. Já as de médio prazo, como é o caso do Decreto nº 8.033,

que regulamenta a Lei nº 12.815, a nova Lei dos Portos, deverão ser apresentadas posteriormente.

O diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Mário Povia, acredita que é possível que a descentralização da gestão aconteça de forma harmônica. “Precisamos oferecer segurança jurídica e estabilidade regulatória. Defendemos investimentos e decisões justas com isonomia”.