

Justiça Federal

O pedido de antecipação de tutela apresentado pelo Ministério Público Federal a fim de restringir o serviço de dragagem tramita na 3ª Vara Federal de Santos.

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar

Ministério Público volta a pedir restrição da dragagem do Porto

Segundo procurador da República, medida é necessária pois obras no canal de navegação foram retomadas

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO
O Ministério Público Federal (MPF) reiterou o pedido de antecipação de tutela para a suspensão do alargamento do canal de navegação do cais santista no Trecho 1, que vai da Entrada da Barra até o Entrepósito de Pesca. A iniciativa ocorre por conta da retomada da dragagem do Porto de Santos e ainda pelos episódios de ressaca que foram verificados na Cidade nos últimos meses. O processo está em análise na Justiça Federal.

O alargamento do canal de navegação do Porto, que faz parte das obras de dragagem, é apontado pelo MPF como uma das principais causas do aumento da erosão nas praias de Santos. Ponta da Praia, Embaré e Aparecida são os bairros atingidos pelo problema.

Para o procurador da República Antonio José Molina Daloia, as obras fazem com que correntes e ondas maiores e mais velozes impactem a faixa de areia, causando o problema. Em junho do ano passado, o MPF entrou com uma ação, em que a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (Ibama) e a União são citadas como réus.

Nessa ação, o MPF pediu, como tutela antecipada, a anulação parcial da licença ambiental concedida para o alargamento do Trecho 1 do canal. E solicitou à Docas e ao Governo Federal que mantivessem a largura do canal em 170 metros (abandonando os 220 metros verificados em algumas áreas), adequando os projetos em andamento.

No último dia 16, o MPF



CARLOS NOGUEIRA - 28/4/16

Ministério Público Federal alega que uma das consequências das obras de dragagem é a intensificação com o aumento do número de ressacas

reiterou o pedido à Justiça. O órgão destaca, em seu pedido, que tem caráter de urgência, que a Codesp, o Ibama e a União “nada fizeram para evitar os efeitos erosivos da dragagem, apesar do tempo já transcorrido desde a proposição da ação e também desde a audiência de 19 de agosto de 15 (mais de um ano e quatro meses), sendo que, a cada ano, em razão da erosão, está ocorrendo um rebaixamento da altura da faixa de areia das

‘Papel formal’

“O Eia-Rima (da dragagem) cumpriu apenas seu papel formal, pois, na prática, tais relevantes efeitos nocivos à sustentabilidade ambiental não foram devida e previamente estudados e evitados”

Antonio Daloia, procurador da República

praias em relação ao passeio público e às muretas”.

Segundo a ação, o pedido foi motivado pela retomada das obras de dragagem, noticiadas por *A Tribuna*. Agora, a draga *Pearl River* é a responsável pelo serviço. Ela tem capacidade para armazenar 24.130 metros cúbicos de sedimentos em sua cisterna. “De acordo com o site *Marine Traffic* (que mostra o movimento de embarcações), é possível constatar que a draga efetua mais de dez

Limitação trará prejuízos de até R\$ 1,6 bi ao ano, aponta estudo

■ A restrição ao alargamento do canal de navegação do Porto de Santos trará prejuízos às operações e poderá causar a falência do complexo marítimo. O apontamento é de pesquisadores da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (USP) contratados pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp).

Diante da ação judicial do Ministério Público Federal (MPF), a Codesp decidiu contratar a USP para analisar a dragagem e avaliar os impactos da restrição proposta às operações. Uma das conclusões dos pesquisadores é de que essa limitação pode causar prejuízos de R\$ 1,6 bilhão por ano aos usuários do complexo marítimo santista.

Segundo a Companhia Docas, são estudados dois cenários. O primeiro leva em conta a redução na largura do canal de acesso externo de 220 para 170 metros, no trecho retilíneo entre o cone de aproximação e a boia 1. Já o segundo é avaliado tendo todo o Trecho 1, da Barra de Santos até o Entrepósito de Pesca, com 170 metros de largura.

Hoje, o navio-tipo do Porto de Santos (tipo de embarcação que escala com frequência no

Codesp aguarda Justiça

Questionada sobre o que pretende fazer diante da ação do MPF, a Codesp informou, em nota, que “já se manifestou junto ao poder judiciário e aguarda o respectivo pronunciamento judicial”. Ela lembrou que o primeiro pedido de liminar do MPF foi negado e que o atual pleito “não trouxe aos autos qualquer elemento técnico capaz de macular as conclusões dos estudos já constantes dos autos, elaborados por equipes capacitadas da USP, inclusive os que demonstram as graves consequências decorrentes da eventual redução do canal e seus respectivos impactos econômico e social”. A Docas ainda destacou que “as ressacas não foram eventos limitados a Santos e sim verificados por todo a costa brasileira, inclusive com forte impacto também em outros estados”.

Largura

220 metros

é a atual largura da parte retilíneo do Trecho 1 do canal de navegação do Porto de Santos, entre o cone de aproximação e a boia 1, na Baía de Santos. O Ministério Público Federal quer reduzir essa dimensão para 170 metros.

complexo e que foi considerado para o estudo) tem 306 metros de comprimento e 46 metros de boca (largura). Na análise do primeiro cenário, foi constatado que, com essa restrição, apenas embarcações de 250 metros de comprimento e 38 metros de boca poderiam atracar no cais santista. No segundo cenário, a limitação, ainda maior, impediria o tráfego de navios com mais de 240 metros de comprimento e 32 metros de boca.

No caso de navios especiais, de 336 metros, a restrição será de embarcações de 275 metros, no primeiro cenário, e

245 metros, no segundo. Hoje, é permitido o cruzamento de navios com menos de 190 metros no canal de navegação. Com as duas restrições, o limite passaria, então, a ser de 160 metros.

Na contabilização dos prejuízos, a quantidade de horas para a movimentação de mercadorias e a necessidade de investimentos para a manutenção da profundidade também são levadas em conta.

No primeiro cenário, com a restrição apenas do trecho retilíneo do canal, o cais santista continuaria com o calado atual, o que restringe o acesso de embarcações de maior porte. Neste caso, no próximo ano, os prejuízos seriam de R\$ 403,7 milhões. Em 2020, saltariam para R\$ 457,7 milhões e, em 2025, o déficit chegaria a R\$ 659,7 milhões. Em 2030, as perdas seriam de R\$ 895,6 milhões.

No segundo cenário, a situação ficaria pior. De acordo com as estimativas, R\$ 895,6 milhões podem deixar se ser gerados com as operações portuárias no ano que vem. Em 2020, o prejuízo chegaria a R\$ 1 bilhão, em 2026, a R\$ 1,3 bilhão. e, em 2030, as perdas seriam de R\$ 1,6 bilhão.



CARLOS NOGUEIRA

Alfredini apresentou conclusões de seu estudo no Santos Export

Obra não é principal causa, afirma professor da USP

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

A conclusão foi destacada durante sua apresentação na edição deste ano do seminário Santos Export - Fórum Internacional para a Expansão do Porto de Santos, realizado pelo Grupo Tribuna em setembro passado, em Santos.

Segundo o pesquisador, a intervenção urbana, iniciada na década de 1940, com a construção

viagens por dia, ou seja, em um único dia, draga dezenas de milhares de toneladas de sedimentos da Baía de Santos e os descarta em ponto distante das praias e da baía”.

EROSÃO

De acordo com o MPF, desde 2010, quando foram iniciadas as dragagens para aprofundamento e alargamento do canal de acesso ao Porto, começou uma “grave erosão das faixas de areia das praias de Santos”, entre os bairros do Embaré e Ponta da Praia, o que compromete cerca de 40% das praias da cidade e “praticamente já fez desaparecer” a faixa de areia da Ponta da Praia.

O órgão aponta ainda que uma das consequências das obras de dragagem é a intensificação e o aumento do número de ressacas, ondas com mais energia. Antes restritas a, no máximo, quatro por ano, em 2010, primeiro ano da retirada de sedimentos, o número de ressacas saltou para 26, conforme apontam relatórios do Programa de Monitoramento do Perfil Praia contratado pela Codesp.

Para o MPF, determinante para o problema são as falhas no Estudo de Impacto Ambiental (EIA-Rima) feito pela Codesp e aprovado pelo Ibama, que autorizou a dragagem na entrada do estuário de Santos. O órgão aponta que as praias não foram consideradas áreas diretamente afetadas pelas obras e que não foram estudados os efeitos do aumento do canal de navegação sobre elas, mesmo seu traçado apontando diretamente para a direção das praias do Embaré e da Aparecida (entre os canais 4 e 6) e passando ao lado da Ponta da Praia, todas de Santos, e da Praia do Góes, em Guarujá.

“O Eia-Rima cumpriu apenas seu papel formal, pois, na prática, tais relevantes efeitos nocivos à sustentabilidade ambiental não foram devida e previamente estudados e evitados”, afirma o procurador da República Antonio Daloia em seu pedido à Justiça Federal.

ção da Avenida Saldanha da Gama, e as mudanças da natureza, com o aumento do nível do mar, são os principais fatores que causam a erosão nas praias e a ressaca.

Diante desses dados, o MPF responde que a construção dos Canais de Santos, da avenida da praia e da Plataforma do Emissário Submarino têm entre cem e quarenta anos, que essas obras estão consolidadas há décadas “e que nunca tiveram o condão de causar a acelerada erosão ora em curso na Ponta da Praia e adjacências, conforme comprovam fotos de satélite comparativas da região”.