

PORTO & MAR

Entidades portuárias propõem privatização da dragagem

Proposta prevê solução para problema de manutenção da profundidade do canal de navegação do cais santista

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

Um consórcio formado por arrendatários, operadores portuários, terminais privados e, possivelmente, a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), para cuidar da dragagem do Porto de Santos. Esta é a proposta que será encaminhada, nos próximos dias, por dez entidades ligadas ao cais santista, para resolver problemas ligados à manutenção das profundidades do canal de navegação, da bacia de evolução e dos berços de atracação do complexo.

Até o último dia 30, o calado operacional (fundura máxima que as embarcações podem atingir quando totalmente carregadas) do Porto de Santos era 13,2 metros. Mas, por conta do assoreamento (deposição de sedimentos), no trecho 1 do canal de navegação, as autoridades portuária e marítima foram obrigadas a restringir a navegação para navios com até 12,3 metros de calado.

Uma semana depois, e após esforços de dragagem na região que vai da Barra de Santos até o Entrepósito de Pesca, houve uma pequena recuperação da profundidade. Desde então, apenas navios até 12,6 metros de calado estão autorizados a trafegar pelo canal.

Mas, mesmo assim, segundo entidades que representam usuários do Porto de Santos, a situação ainda é "bizarra e desastrosa" por conta dos vários prejuízos

DIAGNÓSTICO

"Já havia um diagnóstico muito claro das entidades de que o poder público, o Governo Federal ou a Codesp, não consegue mais ser eficiente e cumprir com a sua obrigação em relação à dragagem. O fato concreto desses últimos 30 dias (redução de calado) corrobora isso"

Sérgio Aquino
presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop)

causados neste período. Diante disso, as discussões sobre a concessão da dragagem à iniciativa privada foram retomadas.

Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público (Abratec), Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Associação Comercial de Santos (ACS) e Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) fazem parte das entidades que elaboraram a proposta, assim como o Centro Nacional de Navegação (Centronave), a Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop), o Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar) e o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp).

Segundo o presidente da Fenop, Sérgio Aquino, esse con-

OS CALADOS MÁXIMOS DO CANAL DE NAVEGAÇÃO



sócio terá como único objetivo garantir a dragagem do Porto de Santos. Como remuneração, ele receberá parte da tarifa cobrada atualmente pela Codesp especificamente para a manutenção das profundidades do cais santista. Pela proposta, a entidade não terá fins lucrativos.

"A personalidade jurídica pode, por exemplo ser uma Sociedade de Propósito Específico (SPE). Porém, a denominação adequada ainda está em fase final de definição, no trabalho técnico. O importante é uma nova entidade com atuação e presença da iniciativa privada, que assumiria a responsabilidade pelos serviços de garantia de profundidades adequadas no Porto de Santos", explicou o presidente da Fenop.

ALTERAÇÃO NA LEI

A proposta que será encaminhada pela iniciativa privada ao Governo Federal inclui uma alteração na lei nº 12.815, a Lei dos Portos. Mas, segundo os representantes das entidades, isso pode ser feito através de uma Medida Provisória (MP), caso o Governo Federal aceite a minuta a ser enviada nos próximos dias.

"No passado, houve uma constatação da sociedade de que o poder público não conseguia mais dar respostas adequadas à operação portuária e ao investimento em terminais nos portos brasileiros. Em 1993, a lei 8.630 (antiga Lei dos Portos) chamou a iniciativa privada para resolver essa deficiência. Agora, está evidente que o poder público não está conseguindo cumprir com a sua obrigação legal e regulamentar de garantir profundidades adequadas no Porto, especificamente o de Santos. É o momento da iniciativa privada dar uma resposta a isso", destacou Aquino.

Prejuízos chegam a R\$ 109 mi por semana

Os prejuízos com a redução do calado operacional do Porto de Santos chegam a US\$ 35 milhões, o equivalente a R\$ 109,9 milhões, por semana aos armadores. A estimativa é do presidente do Centro Nacional de Navegação (Centronave), Cláudio Loureiro. Segundo o executivo, as perdas podem ser ainda maiores, se forem levadas em conta as despesas de outros usuários do cais santista.

Desde que o calado do Porto de Santos foi reduzido, dezenas de embarcações precisaram fazer escalas extras em outros complexos portuários para descarregar. Além disso, cargas que já estavam com previsão de embarque tiveram de ficar armazenadas em terminais mais tempo do que o previsto. Com isso, os prejuízos se acumularam.

"A visão é do Porto de



Navios que seguem com destino ao Porto precisam fazer escalas extras para descarregamento de cargas

Santos lá fora é de terror total. O que temos aqui é um calado sanfona", afirmou Loureiro sobre as constantes variações nas restrições de navegação causadas

pelo assoreamento e pela falta de dragagem. Segundo dados do Sindicato

das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (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.

"O que a gente vê é a perda de participação do Porto de Santos nas movimentações de carga. Há cinco anos, era de 40% no contêiner. Hoje, está em torno de 37%, 38% e vem caindo. Se o Porto de Santos não consegue prover as condições, o armador não pode ficar parado lá fora esperando porque ele serve aos seus usuários, que tem prazos", destacou Loureiro.

Segundo o representante da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público (Abratec), Antonio Passaro, no início desta semana, após operação de carregamento, um navio precisou aguardar 48 horas para

deixar o Porto de Santos por conta do calado. "Essa situação é inaceitável. Estamos falando de terminais de contêineres que investiram bilhões de reais e não estão operando em sua capacidade por um problema na entrada e saída do Porto de Santos", destacou Passaro.

Para o presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), João Almeida, a situação é "calamitosa". Segundo o executivo, a safra de milho começou a cerca de 15 dias. E, neste período, é comum a vinda de navios com mais de 14 metros de calado ao Porto de Santos.

"Quando você deixa de embarcar a carga em sua totalidade, você corre o risco de tomar uma penalidade do comprador. Esse efeito sanfona deixa todo o ambiente de exportação sem saber como vai ser o dia de amanhã. É uma situação que, definitivamente, a gente tem que resolver", afirmou Almeida.