

FALE COM A GENTE!

Editor Leopoldo Figueiredo

E-mail portoman@atribuna.com.br

Telefone 2102-7269

Tong Shun deixa o Porto de Santos

O navio graneleiro Tong Shun, que encalhou no Porto de Santos no último dia 9, foi autorizado pela Marinha a deixar o complexo santista. A embarcação seguiu para Cingapura às 3 horas.

PORTO & MAR

Redução de calado causa prejuízos a usuários do Porto

Custo extra pode chegar a US\$ 1,6 milhão por navio porta-contêiner, segundo o Sindamar

EGLE CISTERNA

DA REDAÇÃO

A redução da profundidade máxima e do limite do calado operacional (fundura máxima que os navios podem atingir quando totalmente carregados) no Porto de Santos, confirmada na última sexta-feira, trouxe preocupação e indignação aos usuários do complexo santista. O prejuízo pode chegar a US\$ 1,6 milhão por navio. Para os agentes marítimos, sobrou a tarefa de rever embarques de cargas já programados, tanto no transporte de produtos a granel, quanto de contêineres.

“Uma coisa é certa: já estamos tendo prejuízos”, afirma José Roque, diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar). Ele se refere à redução de calado operacional na entrada do Porto. Antes, a regra permitia a

navegação de embarcações com até 13,7 metros. Agora, a restrição é para navios de até 12,3 metros, em condições normais de maré.

A entidade estima que nos navios de contêineres, a cada centímetro a menos de calado, deixa-se de embarcar entre sete e oito unidades. Com a redução atual, isso representa uma perda de carregamento de até 720 contêineres ou 5 mil toneladas de carga por viagem.

De acordo com os cálculos do Sindamar, com o frete médio a US\$ 2.300, o prejuízo fica em torno de US\$ 1,6 milhão por navio. No caso das cargas de graneis, com 90 centímetros a menos, as embarcações deixam de transportar 9 mil toneladas, perdendo o frete de US\$ 27 mil, além do exportador, no caso da soja, deixar de vender o equivalente a US\$ 324 mil.

“Embora a Codesp tenha in-



CARLOS NOGUEIRA

Com redução de calado, navios deixam o Porto menos carregados

formado que a draga *Pearl River* já esteja programada para realizar a dragagem do trecho compreendido entre a Barra e o Entrepósito de Pesca, até ser concluída a dragagem, os usuários do Porto de Santos enfrentarão enormes dificuldades e transtornos em suas logísticas operacionais”, afirma representante do Sindamar.

Entre outras implicações, ele aponta impactos comerciais com compradores internacionais pelos compromissos assumidos, que podem resultar em multas ou até no cancelamento de contrato firmado e não cumprido.

ARMAZENAGEM

A limitação do calado também pode provocar outros gastos aos agentes que atuam no complexo portuário santista, pois para atender essa nova profundidade reduzida, são obrigados a ter despesas com armaze-

nagem, zarpando com os navios com a sua capacidade de carregamento prejudicada na alocação das cargas.

“Isso traz um resultado negativo na balança comercial devido à limitação no carregamento. Resultado: exporta-se menos com esse calado”, avalia Roque.

Procurada para comentar sobre as alterações ocorridas depois da redução do calado, a Codesp informou, por meio de nota que a “programação dos navios permanece normal e os trabalhos de dragagem acontecem dentro da programação prevista”.

Na última sexta-feira, após reclamações de terminais portuários e da detecção de três pontos de assoreamento (deposição de sedimentos) na entrada do Porto, a Codesp deslocou a draga para o local que necessitava de dragagem.

No entanto, a Autoridade Portuária também não informou quando esta frente de trabalho concluída e nem