

FALE COM A GENTE!

Editor Leopoldo Figueiredo
E-mail portomar@atribuna.com.br
Telefone 2102-7269

Roterdã amplia movimentação
O Porto de Roterdã, nos Países Baixos, aumentou sua movimentação de contêineres no ano passado, chegando à marca de 13,7 milhões de TEU. E espera uma nova alta em 2018.

PORTO & MAR

Sopesp apresenta proposta para nova gestão da dragagem

Mudanças no modelo de administração do serviço estão sendo debatidas por representantes do Governo Federal

DA REDAÇÃO

Uma entidade sem fins lucrativos, como uma espécie de condomínio, é o modelo para a gestão da dragagem do Porto de Santos defendido pelo Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp). Na última semana, a associação patronal adaptou sua proposta e a encaminhou, pela segunda vez, ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPAC).

A ideia do Sopesp é garantir um aumento da eficiência das obras de dragagem, com uma maior agilidade na contratação do serviço, que é essencial para garantir a competitividade do Porto. Além disso, com a transferência da gestão da atividade, hoje administrada pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), é esperada uma redução nas despesas operacionais, contribuindo para a redução do Custo Brasil.

Segundo os operadores portuários, a gestão privada da dragagem do Porto pode garantir uma redução de 22% nos custos do serviço, se for adotada já neste ano. Em 2027, esta economia pode chegar a 39%. Os números levam em conta a projeção de movimentação de cargas do complexo marítimo e os

O SERVIÇO

A realização da dragagem é essencial à operação do Porto de Santos devido a suas características geofísicas. Instalado às margens do Estuário de Santos, ele tem seu canal de navegação assoreado (sedimentos se depositam em seu leito) constantemente - de forma mais intensa no inverno do que no verão. Esses depósitos acabam por reduzir sua profundidade e, por isso, devem ser retirados - dragados.

A manutenção dessa fundura é estratégica para o complexo marítimo, uma vez que, quanto mais raso o canal, menos um navio pode "afundar" ao navegar nele, ou seja, ele não pode ficar tão pesado, assim não pode utilizar toda a sua capacidade de transporte de cargas. Um porto assoreado, dessa forma, acaba limitando a operação de suas embarcações, que devem fazer mais viagens para movimentar o mesmo volume de produtos, aumentando o custo logístico.

custos de contratação da obra.

De acordo com um estudo contratado pelos operadores portuários, os custos de dragagem estão concentrados em uma parte da Tarifa 1 da tabela da Codesp, a Autoridade Por-



CARLOS MOGUEIRA

Draga no Porto de Santos: proposta apresentada pelos operadores portuários prevê reduzir os custos da obra

tuária. Atualmente, para pagar esse serviço, a Docas cobra R\$ 3,38 por tonelada movimentada, em caso de granéis e de carga geral. Já no caso dos contêineres, o valor é R\$ 61,29 por TEU (unidade equivalente

a um contêiner de 20 pés).

Considerando que essa parcela da Tabela 1 seja repassada para a iniciativa privada, que arcará com os custos do serviço, e o aumento da movimentação de carga, será possível redu-

zir o preço. É o que garante o estudo elaborado. A expectativa é de que, para o custeio da obra, os usuários do Porto tenham de pagar R\$ 2,65 por tonelada e R\$ 48,07 por contêiner, 22% a menos.

PRAZO PRORROGADO

Na semana passada, em portaria assinada pelo ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Maurício Quintella, foi prorrogado o prazo para as discussões sobre o modelo de dragagem do Porto de Santos. O grupo de trabalho que trata do assunto foi criado em novembro e, inicialmente, teria 90 dias de vigência. Agora, as discussões poderão se alongar até 3 de maio.

Mas, segundo Quintella, não será necessário utilizar todo esse período. A expectativa é de que uma definição seja anunciada em 60 dias, no máximo - até abril.

Os operadores portuários têm pressa. Segundo o Sopesp, "a comunidade portuária aguarda ansiosa pela definição antes do prazo final, apontando a necessária aprovação do projeto apresentado, de condomínio portuário".

De acordo com o cronograma dos trabalhos, os integrantes dessa equipe se reúnem periodicamente, em Brasília, para analisar vários estudos feitos por entidades do setor. Já a iniciativa privada, que foi convidada pelo MTPAC a participar das discussões, está apenas em alguns encontros.

Além do Sopesp, a proposta de condomínio foi assinada pela Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), pela Associação Brasileira de Terminais de Contêineres (Abratec), pela Associação Brasileira de Terminais de Líquidos (ABTL) e pela Associação Comercial de Santos (ACS), assim como pela Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop).