

FALE COM A GENTE!

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

“Quem usar o sistema paga, porque ele vai ter ganho. É como se fosse um pedágio. Só paga quem passa”

José Alex Oliva, diretor-presidente da Codesp

PORTO & MAR



CARLOS NOGUEIRA - 7/7/2015

Tecnologia apresentada ontem promete fazer com que o calado do Porto de Santos aumente 30 centímetros em algumas situações sem que haja mudanças geométricas no canal do complexo portuário

Porto de Santos terá calado dinâmico no próximo ano

Estudo será apresentado hoje à Marinha. Depois, Docas pretende licitar o serviço e comprar equipamentos

EGLE CISTERNA
DA REDAÇÃO

Uma nova tecnologia promete fazer com que o calado do Porto de Santos aumente 30 centímetros, em algumas situações, sem que sejam necessárias mudanças geométricas no canal de navegação do complexo portuário. A alteração será possível por conta do sistema Dukc (sigla do inglês Dynamic Underkeel Clearance), desenvolvido pela empresa australiana OMC Internacional. Ela garante que apenas com um monitoramento em tempo real possa ser implantado um calado dinâmico no cais santista.

O calado é a altura da parte do casco do navio que fica submersa, a medida entre a quilha e a linha d'água.

Há cerca de dois anos, a empresa vem realizando um estudo de viabilidade para a implantação deste sistema para a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) e um primeiro levantamento foi apresentado para os usuários do Porto, ontem. Hoje, a novidade deve ser apresentada à Marinha, no Rio de Janeiro.

De acordo com o representante da OMC no Brasil, Sergio Luiz Moreira Jordão, atualmente o sistema de calado atual, que têm um limite fixo

de 13,5 metros, não é preciso. “Com a folga fixa de 10% da profundidade, determinada pelo PIANC (Associação Mundial de Infraestrutura de Transporte Marítimo), espera-se que todas as variáveis possam ser absorvidas, mas não sabemos ao certo qual é a real distância que estamos do fundo por conta das variáveis”.

O sistema verifica os movimentos verticais que os navios vão sofrer, o movimento das ondas, além do efeito da velocidade, do vento, da interação do navio com o próprio canal.

A partir de uma dimensão mínima, a empresa calculou qual seria o calado máximo. A ideia é garantir essa restrição e a segurança durante toda a navegação.

Com base nos dados históricos da Codesp, de batimetria (levantamentos de profundidade), ondas, maré, corrente, posição e dados dos navios, a OMC avaliou o canal do Porto nas proximidades do Teag e do Tecon, na Margem Esquerda (Guarujá) e da região da Alemoa, verificando o comportamento de navios graneleiros, porta-contêineres e navios tanques.

Apesar de prever mais 30 centímetros de calado, o representante da empresa lembra que o sistema é dinâmico. “A



FOTOS: CARLOS NOGUEIRA

Primeiro levantamento da empresa australiana foi mostrado para os usuários do Porto, ontem

cada navegação, a cada travessia, a cada tipo de embarcação, a cada condição ambiental, o sistema vai determinar qual o calado ótimo para aquela manobra com segurança. Em média, nós esperamos um aumento de 30 centímetros, mas este é um valor inicial. Apenas com todos os sensores instalados nós teremos condições de dar

um valor exato”.

A expectativa da Codesp é que o sistema possa ser implantado no próximo ano. Depois da apresentação do estudo de viabilidade, a Docas precisa comprar sensores para medir ondas, correntes e maré.

Após da aquisição dos aparelhos, a OMC deve coletar dados para que o sistema possa

ser validado e homologado pela Marinha. Apenas depois deste trâmite é que será licitada a contratação da empresa que fará a instalação do Dukc.

DRAGAGEM

Outro benefício que do estudo apresentado é a otimização no serviço de dragagem. Com o Dukc em funcionamento, man-

tendo a folga mínima, os pontos críticos levantados pelo sistema receberiam o serviço.

“Ao invés de todo o canal ter a mesma profundidade, você pode ter um canal escalonado, em degraus. Com isso, você teria, por exemplo, uma maior profundidade próximo à saída do canal, onde o navio é mais afetado pelas ondas e precisa de mais espaço embaixo da quilha para a movimentação do navio. Já na área de atracação, pode ser uma profundidade menor”, explica Jordão.

A expectativa é que o calado dinâmico também permita melhorar o fluxo de navegação do canal do Porto.

CUSTOS

A empresa australiana e a Codesp não abrem o valor que deve ser investido para a implantação do sistema. “Se nós investimos agora algo em torno de R\$ 1 milhão, vamos ter um retorno de R\$ 100 milhões. Isso é um custo marginal para adquirir essa tecnologia e equipamentos. São equipamentos caros, de cerca R\$ 6 milhões, mas o retorno que vai dar para o Porto em um curto espaço de tempo compensa esse investimento”, afirma o diretor-presidente da Docas, José Alex Oliva.

Tanto os equipamentos quanto o sistema serão integrados ao Vessel Traffic Management Information System (VTMIS) do Porto.

Ele afirma que ainda está em estudo a forma de implantação, mas adianta que o serviço terá um custo para os usuários. “Quem usar o sistema paga, porque ele vai ter ganho. É como se fosse um pedágio. Só paga quem passa”.