

Novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento de Santos em debate

Mais recente versão do plano será apresentada na reunião desta quinta-feira (17) do Conselho de Autoridade Portuária

Fernanda Balbino
Da Redação

15.10.19 18h35 - Atualizado em 15.10.19 18h42



Rodrigo Zanethi e Mauro Sammarco participaram do programa Fórum Porto & Mar nesta segunda-feira (14) (Carlos Nogueira/ AT)

A nova versão do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos será apresentada pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) na próxima reunião do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) de Santos, a ser realizada nesta quinta-feira (17), na Cidade. Para executivos do setor, o estudo, que estabelece estratégias e metas para o desenvolvimento racional e a otimização do uso de áreas e instalações do porto organizado, deveria ter sido mais discutido com a comunidade.

A avaliação é do advogado Rodrigo Zanethi, coordenador da Câmara de Assuntos Aduaneiros e Portuários da Associação Comercial de Santos (ACS), e do engenheiro Mauro Sammarco, coordenador da Câmara Setorial da Navegação da entidade. Eles comentaram a nova versão do PDZ durante participação no programa Fórum Porto & Mar, transmitido às segundas-feiras na página do Grupo Tribuna no Facebook.

“Antigamente se fazia planejamento de cinco, dez anos. Hoje, o planejamento é quase anual porque o mercado é tão dinâmico. A sensibilidade faz com que a gente sempre tenha que se adaptar às novas realidades. Por uma questão de infraestrutura, isso é mais difícil. O que seria legal é termos revisões anuais do planejamento para fazer as adaptações se tiver mudanças de rumo no período. A gente não pode ficar dez anos seguindo a mesma estratégia”, destacou Sammarco.

Zanethi concorda e aponta a necessidade de revisões da estratégia. “Hoje, nós temos fuga de cargas para o Sul, que abriu um grande terminal de contêineres, para o Arco Norte. Então, a Autoridade Portuária tem que estar de olho na carga para evitar essa fuga”.

A mesma questão é apontada por Sammarco. “A nossa grande preocupação, como empresário local, é que você vê o investimento na malha ferroviária para o Arco Norte. A soja, que é uma commodity que a gente tem aqui, vai crescer menos porque a carga também está indo para lá. E isto pode acontecer com outras cargas. Com o líquido, a gente tem um pouco desse risco, mas ainda somos o porto do maior polo industrial do País, então o líquido tem que vir para cá. Está acenado no Masterplan (do Porto) a necessidade de um desenvolvimento maior nessa área”.

Os executivos destacam a necessidade de atendimento à cargas que têm alta demanda, como os fertilizantes e os líquidos, e até a reserva de áreas para reparos de embarcações no Porto de Santos. No primeiro caso, a Docas revisou o PDZ em vigor, de 2006, para permitir a atracação de embarcações com estas cargas em berços ociosos.

BR do mar

Os planos do Governo Federal, de incentivar as operações de cabotagem, também foram lembradas. “É preciso haver a diferenciação do que é a navegação de cabotagem, que é a carga nacional que vai do ponto A ao ponto B, e a carga internacional, que está vindo para um hubport, que seria Santos, como a gente está tentando promover. Essa carga transbordando para outro porto brasileiro não é nacional. Para essa carga, a gente entende que a BR do Mar poderia abrir para navios estrangeiros operarem”, afirmou Sammarco.

O engenheiro destaca, ainda, a preocupação com o meio ambiente. “A gente está vendo esse problema do vazamento de óleo no Nordeste e qual é a capacidade de resposta de Santos? Nós temos um plano de área local, que se reúne mensalmente e a Codesp faz as reuniões junto às empresas e às autoridades. Mas é importante que nós tenhamos recursos e coordenação para, na hora que acontecer um acidente como este, estejamos preparados para atender”.