

PORTO & MAR

Seminário debate viabilidade da hidrovia no Porto de Santos

Tema foi discutido em painéis da sétima edição do seminário *Hidroviás Já*, realizado ontem na Cidade

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

A viabilidade do transporte hidroviário no Porto de Santos depende, em primeiro lugar, do interesse de terminais portuários, principalmente os que movimentam contêineres. A opinião é do diretor-presidente da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), Casemiro Tércio Carvalho. O executivo também aponta a necessidade de comprovar que as operações não representarão um custo adicional às cargas.

Carvalho participou, ontem, da sétima edição do seminário *Hidroviás Já*, promovido pela Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS). O diretor-presidente da Autoridade Portuária, que diz ser um entusiasta do transporte hidroviário, levantou questões sobre o modal.

Uma delas é a ocupação de berços de terminais de contêineres por barcas. “A receita do terminal é movimentação e armazenagem. Tudo bem que a gente quer construir um conceito de menor tempo possível de estadia do contêiner em Santos, de eficiência na operação. O ideal seria o contêiner bater no terminal

e despachar. A receita de armazenagem seria mínima. Mas hoje é receita. Alguém conversou sobre tirar essa receita e jogar para um terminal retroportuário com ligação hidroviária?”, questionou Carvalho, referindo-se à possibilidade levantada por especialistas de utilizar barcas para levar contêineres dos terminais portuários para os retroportuários, onde permaneceriam até serem liberados.

O diretor de Portos da AEAS, Eduardo Lustoza, concorda com a necessidade de um estudo aprofundado sobre a viabilidade do transporte hidroviário na região. Ele defende a flexibilização da legislação ambiental para que um terminal fluvial com condomínio industrial seja reconhecido como um empreendimento de interesse público. Assim, a ideia é ace-



Autoridades participaram do seminário, promovido pela Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos

lerar investimentos.

“Tem que fazer conta, falar com as pontas, os terminais. O condomínio fortalece muito uma ponta que vai gerar demanda de importação, exportação, mais cabo-

tagem”, destacou Lustoza.

O diretor da AEAS afirma que pretende manter agenda com os terminais, apresentando as vantagens do modal hidroviário. É garantido que irá se reunir com

transportadores rodoviários de cargas para provar que as barcas não “roubarão” as cargas dos caminhoneiros.

“Nós temos demanda, principalmente no contêiner. Temos equipa-

mento, temos o modal mais econômico, mas temos obstáculos harmonizados com o meio ambiente, que precisa ser respeitado, mas não pode ser impeditivo para o desenvolvimento socioeconômico. No mundo inteiro é mais barata a hidrovia. Porque em uma perna (parte de uma operação) dessa não vai ser?”, afirmou Lustoza.

PROJETOS EM DISCUSSÃO

O presidente da Codesp, Casemiro Tércio Carvalho, aponta que foram retomadas as discussões da Autoridade Portuária com a Carbocloro para o transporte hidroviário de sal até sua unidade, em Cubatão. A empresa já apresentou, há cerca de dez anos, um projeto para transportar 800 mil toneladas de sal por ano nos rios para evitar que 2 mil caminhões trafeguem por 22 quilômetros entre a empresa e o cais.

Tércio Carvalho também revelou que há discussões com prefeituras locais para a implantação de Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs).

“Estou disposto a receber projetos e o que couber em termos de regulamentação de exploração do Porto, uso do canal, porque essa embarcação que vai fazer o transbordo da carga vai utilizar o canal e eu preciso prever isso no meu planejamento. Mais do que tudo, eu preciso ter vontade do mercado dizendo que esse negócio faz sentido, que esse negócio sai do conceito e vai para uma realidade comercial”, destacou Carvalho.

CARLOS NOGUEIRA