

FALE COM A GENTE!

Editor Leopoldo Figueiredo

E-mail portomar@atribuna.com.br

Telefone 2102-7269

Movimento de contêineres cresce 3%
A operação de contêineres nos portos brasileiros cresceu 3% no período de janeiro a setembro deste ano, chegando a 86 milhões de toneladas, segundo dados da Antaq.

PORTO & MAR

Navios aguardam até 14 dias para atracar

Tempo aumentou devido à falta de dragagem

berços na Alemoa e na Ilha Barnabé. Cada dia de espera custa US\$ 25 mil por embarcação, o equivalente a R\$ 105,1 mil. As estimativas de prejuízo de usuários do cais santista superam a marca de US\$ 3,5 milhões, cerca de R\$ 14,7 milhões.

Com as obras de dragagem suspensas desde abril, a profundidade máxima que uma embarcação pode atingir e continuar operando com segurança foi reduzida em três pontos de atracação. Isto aconteceu na Alemoa, onde o limite passou de 10,9 metros, para 10,2 metros. Já na Ilha Barnabé, o berço onde o limite máximo do calado era de 10,2 metros teve



Pier da Alemoa é um das instalações do Porto onde há operação de líquidos

uma redução de 1,2 metro, ficando com 9 metros.

Enquanto isso, o ponto de atracação da ilha que permitia operações de navios com até 10,4 metros de calado, agora só recebe embarcações com 9,5 metros abaixo da linha d'água.

A Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) foi alertada há, pelo menos, três meses sobre a questão. Isto porque, em setembro, o comandante de

uma embarcação suspendeu o carregamento de 40 mil metros cúbicos de etanol na Ilha Barnabé, devido ao calado insuficiente do berço. A saída encontrada foi a transferência para outro ponto de atracação para completar a operação.

Na ocasião, o navio realizou sondagens nas áreas ao redor e abaixo da embarcação, alertando que o calado não era compatível com os limites divulgados.

O exportador responsável pelo cargueiro ainda contratou uma empresa especializada para atestar a profundidade do berço. Como resultado, os dados foram compatíveis aos encontrados pela tripulação.

Apenas uma agência marítima de Santos, que teve sete operações atrasadas por dez dias, acumulou prejuízos da ordem de US\$ 1,7 milhão, cerca de R\$ 7,3 milhões.

O problema tende a se agravar devido à constante escala de navios. No próximo dia 15, está prevista a chegada de um navio com 10,4 metros de calado. A operação estava prevista para acontecer na Ilha Barnabé, mas os planos foram refeitos. Agora, o cargueiro terá de começar a operação em um ponto e, depois, continuar em outro, o que deve ampliar os custos com rebocadores e praticagem. A estimativa é de mais US\$ 30 mil, cerca de R\$ 125,4 mil gastos neste processo.

MANUTENÇÃO

Além da falta de dragagem, há a necessidade de reparos em píeres da Alemoa. Para o coordenador da Câmara de Granéis Líquidos da Associação Comercial de Santos (ACS), Mike Sealy, a situação é “um descalabro”

Para o executivo, é “incon-

cebível que não haja, no Porto de Santos, peças sobressalentes diante dos mais de 30 berços de atracação”. Sealy se refere às defensas que deverão ser trocadas. Ele também aponta que a Codesp foi alertada, em março, sobre a falta de um contrato de manutenção de píeres.

“Entendemos o plano de redução de custos, mas a parte operacional, da infraestrutura portuária, de docagem é vital para o Porto, para a Cidade e para a população”, disse Sealy.

REPASSE DE CUSTOS

Segundo o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, os custos adicionais terão de ser repassados e devem onerar a cadeia de distribuição de combustíveis.

“Temos que considerar o tempo de afretamento que é estendido além do consumo extra de combustível. E com a provável redução do número de escalas devido a longa permanência do navio inoperante aguardando atracação”, destacou o executivo.

Procurada, a Docas não respondeu aos questionamentos da Reportagem até o fechamento desta edição.

FERNANDA BALBINO

DA REDAÇÃO

Navios que operam granéis líquidos químicos no Porto de Santos são obrigados a aguardar até 14 dias por uma oportunidade de atracação, após a redução do limite máximo de calado de