

PORTO & MAR

Falta de dragagem prejudica operação de líquidos no Porto

Perda de profundidade em berços de atracação foi de até 1,2 m. Navios cancelaram escala, dizem empresários

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

A redução do limite máximo de calados operacionais – na prática, a profundidade máxima que uma embarcação pode atingir e continuar operando com segurança – em berços da Alemoa e da Ilha Barnabé, no Porto de Santos, têm prejudicado a movimentação de grânéis líquidos minerais no complexo marítimo. Além disso, há a interdição de píeres, o que aumenta ainda mais a fila de navios na Barra. Ao menos 14 cargueiros cancelaram escala no cais santista e seguiram para outros portos.

A falta de uma dragagem de manutenção constante no Porto, combinada com o assoreamento do canal, forçou a redução do calado operacional em três berços destinados às operações de líquidos minerais. O contrato para a realização do serviço de retirada de sedimentos na via de navegação terminou em abril. Mas, segundo a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), não havia risco de restrições à vinda de navios.

Na Alemoa, entretanto, houve uma redução de 70 centímetros em um ponto de atracação. De 10,9 metros, o limite passou para 10,2 metros.

Na Ilha Barnabé, o berço onde o limite máximo do calado era de 10,2 metros teve uma redução de 1,2 metro, ficando com 9 metros.

Enquanto isso, o ponto de atracação 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.

Os berços da Alemoa e da Ilha Barnabé concentram as operações de grânéis líquidos minerais no Porto de Santos.

A Reportagem recebeu queixas de diversos usuários do Porto. Procurado, o Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar) demonstrou preocupação. O principal temor gira em torno do aumento dos custos de demurrage (a estadia do navio além do tempo previsto em contrato), diante do maior tempo de espera de embarcações de maior porte. Segundo o diretor-administrativo do Sindamar, José Roque, normalmente os cargueiros chegam com calados que variam entre 10,5 e 10,7 metros para descarga.

Neste caso, as cargas mais afetadas são os deriva-



Pier da Alemoa, na Margem Direita do Porto de Santos: área é utilizada para operações de líquidos

CODESP DESCARTA CONTRATAÇÃO EMERGENCIAL

A Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) informou em nota, ontem, que “descarta, por ora, a possibilidade de contratação emergencial (da dragagem da via de navegação do Porto)”, lembrando que a licitação ordinária que realiza para retomar esse serviço “caminha para o fim, tendo avançado nesta terça-feira para a fase de

habilitação para um contrato de 24 meses”. A empresa explicou que a redução do calado operacional em alguns berços de atracação foi ordenada diante da identificação de perda de profundidade nesses pontos, atestadas por batimetrias realizadas pela Codesp. Sobre as defensas dos cais 1 e 2 da Alemoa, “a recuperação já está contratada e

em mobilização para início imediato dos serviços, com prazo de 15 dias para conclusão da primeira e outros 15 dias para a segunda”. A Docas ainda comunicou que, no próximo ano, deve iniciar a construção de um novo píer na Ilha Barnabé e, com a licitação da área STS 08, o Porto ganhará mais dois berços para líquidos minerais.

dos de petróleo, cujos navios conseguiam atracar nos berços públicos e agora, obrigatoriamente, terão de atracar em berço privativo. Há, ainda, o risco de

congestionamento porque apenas um ponto de atracação será capaz de receber navios de maior porte.

Cargueiros carregados com derivados de petróleo

não podem utilizar a cláusula Naabsa (sigla de *Not Always Afloat But Safely Aground*), na tradução do inglês, Nem Sempre à Tona, mas Encalhado com Segu-

rança). Ela atesta a condição de o navio navegar tocando o fundo do canal, passando por sedimentos macios. Esta também é uma preocupação entre os usuários do complexo.

Para o presidente da Associação Brasileira de Terminais de Líquidos (ABTL), Carlos Kopittke, a situação é complicada e a solução deve levar algum tempo. “A preocupação é grande porque foi uma redução brutal de 1,2 metro em um berço que já tinha navios designados. Alguns deixaram de vir a Santos, outros tiveram que fazer manobras para aliviar. Os custos com estadia e demurrage só aumentam”, afirmou.

REPAROS EM PÍERES

Apesar da surpresa com a redução de calado nos berços, o Sindamar aponta que houve “proatividade” da Codesp na solução de problemas relacionados à necessidade de reparos em píeres da Alemoa.

O problema gira em torno de defensas que apresentaram problemas e precisam de conserto. As estruturas servem para proteger o cais do impacto das embarcações ao atracarem. Segundo José Roque, a Docas contratou o serviço emergencialmente.

Entretanto, também serão necessários outros reparos que dependem de uma nova contratação. Segundo Kopittke, o píer 1 da Alemoa, utilizado pela Transpetro (subsidiária da Petrobras), está limitado e apenas navios com até 230 metros podem operar em segurança.

Neste caso, a solução pode demorar até 10 meses, já que é necessária a contratação de uma empresa especializada na manutenção de dolphins.