

FALE COM A GENTE!

Editor Leopoldo Figueiredo

E-mail portomar@atribuna.com.br

Telefone 2102-7269

Portos da costa oeste dos EUA registram queda
Os portos da costa oeste dos Estados Unidos registraram quedas nas operações devido à guerra comercial entre o país e a China. Los Angeles teve redução de 12% na movimentação no mês passado, somando 728 mil TEU.

PORTO & MAR

Navios de líquidos têm prejuízos de US\$ 10 mi

Restrição a operações em berços da Alemoa e da Ilha Barnabé gera perdas a empresas

FERNANDA BALBINO

DA REDAÇÃO

A redução do calado máximo – o limite da profundidade da via de navegação que o navio pode atingir sem afetar sua segurança – em três berços destinados às operações de graneis líquidos no Porto de Santos já causa prejuízos que ultrapassam US\$ 10 milhões, o equivalente a R\$ 40,7 milhões. Navios que transportam produtos químicos ou combustíveis esperam, em média, dez dias para atracar.

O problema começou há alguns meses, diante da falta de dragagem de manutenção, serviço necessário para garantir as profundidades dos pontos de atracação. As obras ocorreram até abril e, desde então, o assoreamento (deposição de sedimentos) vem prejudicando as operações. Cinco berços da Alemoa e da Ilha Barnabé chegaram a ser afetados.

Após uma revisão das restrições impostas, três berços permanecem prejudicados. Segundo a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), a redução é determinada pelos pontos mais rasos ao longo do berço. Para embarcações com menor comprimento, a ideia é que ela se posicione entre os cabeços (estrutura de amarração) que apontam cotas maiores de pro-

fundidade, otimizando sua ocupação.

Mas, segundo o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, essa flexibilização é insuficiente. Ele aponta que cada dia de espera custa US\$ 25 mil por embarcação, o equivalente a R\$ 105,1 mil.

O executivo aponta que 23 navios, sendo 17 de combustíveis e 6 de produtos químicos, aguardam por uma janela de atracação no cais santista. Há, ainda, os que carregam menos do que estava previsto para garantir uma partida segura do Porto de Santos.

O presidente da Associação Brasileira de Terminais de Líquidos (ABTL), Carlos Kopittke, confirma que a situação é a mesma. “Continua a fila de espera de cerca de 10 dias para a primeira atracação, gerando

despesas significativas de *demurrage* (sobrecostas), sendo que os navios de exportação estão deixando carga para trás gerando *deadfreight* (frete morto). Com isso, precisa pagar o frete da capacidade contratada com o navio”.

Em um caso destacado por José Roque, 8 mil toneladas deixaram de ser carregadas em um cargueiro, o que levou a um prejuízo de US\$ 2,2 milhões em uma só operação. O montante equivale a R\$ 9,1 milhões. “Alguns navios tiveram que reduzir a sua capacidade total do embarque em 40%, devido à restrição do calado”, afirmou.

AGUARDANDO

Um navio carregado com produtos químicos está na Barra há 17 dias. Ele chegou a realizar uma operação no cais santista, mas precisou retornar à Barra para concluir o embarque em outro berço. Neste caso, o custo do frete é US\$ 280 por tonelada, o equivalente a R\$ 1,1 mil.

“Além do *demurrage*, temos que considerar perdas na receita do frete, com o transporte rodoviário de um porto para os centros de distribuição e atraso nos prazos contratuais de entrega do produto, o que eleva substancialmente os prejuí-

zos”, afirmou Roque.

Para Kopittke, a situação deve melhorar a partir da recuperação de uma defesa avariada no píer 2 da Alemoa. A previsão é de que o serviço seja entregue hoje. “A volta do (berço) ALA2 (Alemoa 2) significará um certo alívio ao menos para os berços Alemoa”.

AUTORIDADE PORTUÁRIA

Segundo a Docas, 18 navios estão fundeados na Barra e aguardam para atracar na Alemoa e na Ilha Barnabé. Deste, cinco não solicitaram atracação. A empresa destaca que, neste momento, a média de espera é de dez dias, mas em condições normais, é de quatro dias.

A Autoridade Portuária aponta que “as atracações seguem critérios técnicos, como condições climáticas e de calado, mas também mercadológicos e de conveniência do usuário”.

CONTRATO DE DRAGAGEM

Segundo o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, o novo contrato de dragagem do Porto de Santos deve ser assinado no próximo dia 20, quando está agendada uma reunião do Conselho de Administração (Consad) da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp). A previsão é de que, como consequência, as obras sejam iniciadas na primeira quinzena de janeiro. Essa expectativa foi anunciada por Piloni durante sua participação no 3º Encontro Porto & Mar, na sede de A Tribuna, no último dia 6.