

## PORTO &amp; MAR

## Porto poderá receber navios de 366 m

Marinha autorizou vinda de embarcações de maiores dimensões. Terminais já devem receber cargueiros de 350 metros em dois meses

FERNANDA BALBINO

DA REDAÇÃO

Em cerca de dois meses, o Porto de Santos deverá receber navios com 350 metros de comprimento. Isto será possível graças a uma autorização expedida pela Marinha do Brasil, ontem, que prevê a entrada de embarcações com mais de 340 metros no cais santista. A previsão é de que, ainda neste ano, cargueiros de até 366 metros sejam operados no complexo marítimo.

Hoje, o cais santista recebe embarcações de até 340 metros, com capacidade para transportar cerca de 9 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). Agora, com a autorização da Marinha, poderão escalar na região cargueiros de 14 mil TEU, que têm 366 metros de comprimento e 52 metros de boca (largura), da classe New Panamax.

Mas, neste primeiro momento, a previsão é de que o Porto de Santos receba apenas embarcações de 350 metros. E cada caso será analisado separadamente, levando em consideração a localização dos terminais onde vão atracar e as dimensões das embarcações.

Segundo o diretor de Operações da Autoridade Portuária de Santos (APS), Marcelo Ribeiro de Souza, como hoje o calado do Porto de Santos é de 14,2 metros, essas embarcações deverão respeitar esse limite. Dessa forma, não poderão utilizar toda a capacidade de trans-



MATHEUS TAGÉ

Autorização para navios de 366 metros foi anunciada ontem, na sede da Autoridade Portuária de Santos

porte - para isso, teriam de navegar com seu calado máximo, de 14,5 metros.

“Seja o de 350 metros ou o de 366 metros, o máximo de calado que ele poderá operar é 14,2 metros”, destacou o executivo. Ele também apontou os ganhos de escala com as atracações e as tendências de crescimento na movimentação de contêineres, tornando o cais santista um hub, ou seja, um porto concentrador de cargas.

“Em um porto responsável por 40% da movimenta-

ção de contêineres do País, em que 34% dos seus navios são de contêineres, qualquer movimentação para justificar economia de

escala para a costa leste da América do Sul tem que ser pelo Porto de Santos”, afirmou Ribeiro.

A mesma opinião tem o presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Regis Prunzel. “Tem mercado, sim. Há uma expectativa do setor no sentido de otimizar a relação custo-benefício. Um navio que vai levar, em média, 14 mil contêineres consegue otimizar o frete marítimo. E a cadeia toda de suprimentos vai ter um custo mais bara-

## PROCESSO TEVE INÍCIO EM 2016

O trâmite para a obtenção da autorização da Marinha foi longo e começou em 2016. Foi necessário um estudo, que contou com representantes da Praticagem de São Paulo e da Universidade de São Paulo (USP). Foram realizadas simulações de manobras para avaliação da interação hidrodinâmica e dos planos de amarração. Os pesquisadores utilizaram simulações matemáticas, em que foram levados em conta o cenário atual do canal, com profundidade de 15 metros, e um

cenário futuro, com profundidade de 17 metros, viável para navios de até 15 mil TEU. Os três terminais de contêineres do Porto de Santos, a Brasil Terminal Portuário (BTP), na Alemoa, a DP World, na Área Continental de Santos, e a Santos Brasil, na Margem Esquerda (Guarujá), também fizeram estudos sobre a manobrabilidade. Todos os dados foram analisados pela Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) e pela Diretoria de Portos e Costas (DPC) da Marinha do Brasil.

to para importação e exportação. E eu acredito que a gente vai conseguir solidificar essas linhas”.

## NEGOCIAÇÃO COM ARMADORES

De acordo com Ricardo Arten, presidente da Brasil Terminal Portuário (BTP, um dos principais terminais de contêineres do complexo marítimo), já há negociações com armadores para a chegada de navios com 350 metros ao cais santista. Com isso, a expectativa é de que, em dois meses, o Porto receba esses cargueiros.

“Logicamente, o de 366 metros é uma consequência. Um navio de 366 metros autorizado, homologado e com calado máximo de 14,2 metros não está totalmente carregado. A gente precisa fazer as simulações para 14,5 ou até 16 metros de calado. Enquanto a gente ainda está

fazendo algumas simulações, a gente está fazendo operações com 350 metros, pegando informações, resultados e vendo o que pode melhorar”, afirmou Arten.

Segundo o executivo, há demanda de armadores para o transporte de mais contêineres pelo Porto de Santos. Porém, o calado precisa ser maior.

“Navio é um negócio tridimensional. Tem comprimento, largura e profundidade. Não adianta aumentar apenas uma dimensão, tem que ser, pelo menos, duas. Quando aumenta o comprimento, tem que aumentar o calado para poder carregar mais. Não adianta ter um navio de 366 metros com calado baixo porque não vai ser totalmente cheio. A demanda existe”, afirmou Ricardo Arten.

## Operação demandará medidas extras de segurança

Algumas recomendações deverão ser seguidas para garantir a navegação segura de navios com até 366 metros de comprimento no cais santista. Elas incluem a presença de rebocadores de reserva, além de condições específicas de ventos e velocidade.

Para que essas atracações aconteçam, o capitão de mar e guerra Marcelo de Oliveira Sá, comandante da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP), determinou

uma série de recomendações. Uma delas prevê que a Autoridade Portuária de Santos (APS) apresente levantamentos hidrográficos do canal a cada três meses.

Na prática, a estatal que administra o Porto de Santos deverá informar periodicamente as profundidades de todos os trechos do canal de navegação. Caso contrário, não será permitido o tráfego dos navios entre 340 e 366 metros de comprimento.

Para que as manobras de

entrada e saída desses cargueiros sejam realizadas, os ventos devem ser de até 15 nós, o equivalente a 28 quilômetros por hora, uma brisa moderada. A visibilidade deve ser maior do que 1 milha náutica, cerca de 1,8 quilômetro, no estófo da maré.

As manobras deverão ser realizadas por dois praticos, sendo que um deles deve ter uma especialização específica para a condução de grandes cargueiros. Os profissionais deverão por-

tar o Portable Pilot Unit (PPU), um tablet que auxilia as operações com dados.

De acordo com a Autoridade Marítima, ao longo de todo o canal, as manobras deverão ser realizadas em velocidade máxima de 7 nós, 12,9 quilômetros por hora. O objetivo é minimizar os efeitos da interação hidrodinâmica com os navios já atracados.

“Existem algumas recomendações importantes que devem ser observadas

pela Autoridade Portuária em termos de infraestrutura para evitar a interação hidrodinâmica”, afirmou o comandante Sá.

Já nos pontos considerados críticos, entre os armazéns 38 e 39, na Ponta da Praia, no TEG/Teag, na Margem Esquerda (Guarujá), e no trecho entre Outeirinhos e o Armazém 12A, no Paquetá, a velocidade deve ser ainda menor, de 11,1 quilômetros por hora ou 11 nós. As manobras deverão

contar com dois rebocadores com 70 toneladas e 60 toneladas de tração, respectivamente. Nas doze primeiras manobras (duas de entrada e duas de saída para cada um dos três terminais de contêineres do cais santista), deverão ser mantidos dois rebocadores de reserva para evitar efeitos hidrodinâmicos.

Durante a entrada e a saída de navios com mais de 340 metros do Porto de Santos, a travessia de balsas será interrompida e as embarcações deverão permanecer em suas gvetas.