

FALE COM A GENTE!

Editores Bruno Rios e Marcelo Luis
E-mail portomar@atribuna.com.br
Telefone 2102-7269

Porto do Açu vai construir e operar ferrovia
Com 41 quilômetros de extensão e investimento previsto de R\$ 610 milhões, o Porto do Açu é a primeira empresa autorizada a construir e operar uma ferrovia, em São João da Barra (RJ).

PORTO & MAR

Usuários temem gargalo logístico

Motivo é o assoreamento de berços de atracação do cais santista

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

As reduções de profundidade em seis berços de atracação do Porto de Santos, anunciadas pela Autoridade Portuária, ainda não impactaram as operações. A informação é de usuários do cais santista, que temem novos gargalos em virtude de brigas judiciais, principalmente no período de escoamento da safra agrícola, o principal carro-chefe do complexo marítimo.

De acordo com a Santos Port Authority (SPA), seis pontos de atracação sofrem com o assoreamento (deposição de sedimentos) em virtude da interrupção do serviço, de responsabilidade da DTA Engenharia. A estatal não informou quais são os berços, por considerar a informação "sensível aos arrendatários".

Porém, conforme apurado pela reportagem, os berços mais afetados são os de

granéis sólidos de origem vegetal. A questão desperta preocupação, principalmente, no primeiro trimestre, período em que cargas como a soja, de maior destaque em tonelagem no Porto, são embarcadas.

Para se ter uma ideia do volume escoado, no ano passado, 30,3 milhões de toneladas de soja foram embarcadas no cais santista. E o volume tende a seguir a mesma média neste ano.

O temor é que de, com as restrições para operação nos berços, os navios se acumulem, em fila, na Barra de Santos. Com isto, toda a logística é afetada, uma vez que as cargas deixam a zona produtora com destino ao cais santista.

"Ainda não sentimos o reflexo dessa redução. Mas, nesta época do ano, que é mais chuvosa, a tendência de assoreamento é grande e prejudica todos os segmentos, principalmente o gra-

nel que está sendo escoado. Por sorte, não estamos tendo temporal em Santos. Seria muito pior por causa do assoreamento", afirmou o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque.

Segundo ele, pontos que, normalmente, sofrem mais com o problema não tiveram redução de profundidade, principalmente nas proximidades de terminais de contêineres. "As associadas do Sindamar demonstram muita preocupação e insegurança em receber um navio que corre o risco de ser impedido de embarcar e desembarcar as suas mercadorias no Porto de Santos, por questão de calado, considerando o período de safra que se aproxima e que Santos bate recordes nos embarques de commodities".

Para o Sindicato dos Operadores Portuários do Esta-



Usuários do Porto de Santos temem problemas nos embarques da safra agrícola no complexo santista

do de São Paulo (Sopesp), a questão é sensível. "A manobra de todos os tipos de navios também nos preocupa, principalmente no que pode acarretar a todos os segmentos, e não só no setor de grãos".

A entidade destaca a necessidade de um calendário perene de dragagem, com manutenções frequentes. "Nesse momento, precisamos de uma solução rápida para que o cronograma de

dragagem definido pela SPA seja restabelecido".

RECUSA

Segundo a SPA, o serviço de dragagem no Porto de Santos foi realizado até dezembro do ano passado, "mas o desempenho da contratada a partir do final do terceiro trimestre foi muito abaixo do esperado". Há uma ordem judicial, desde o começo da semana, que prevê multa diária de R\$

100 mil à DTA caso o serviço não seja restabelecido.

Por sua vez, em nota, a DTA aponta que um berço na Margem Esquerda (Guarujá) está pronto para ser dragado e reitera que sempre cumpriu as ordens de serviço desde o início do contrato, em 2020. A empresa também destaca que, na ação em andamento na Justiça envolvendo a dragagem no Porto, ela é a vítima.