



Navio-tanque tem comprimento total de 294 metros e largura de 46,04 metros e foi chamado pelo MPSP de "navio-bomba". A área de operação fica próxima à Alemoa, fora do chamado Porto Organizado de Santos

# Terminal de gás inicia operação em Santos

Chegada de unidade flutuante de regaseificação (navio-tanque) no Porto, ontem de manhã, era necessária para a atividade começar

ANDERSON FIRMINO  
DA REDAÇÃO

O primeiro passo para o início das operações de um terminal de regaseificação de Gás Natural Liquefeito (GNL) no Porto de Santos, após a liberação pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ), foi dado ontem pela manhã, com a chegada do navio-tanque Höegh Giant, com bandeira de Singapura, que veio de Trinidad e Tobago, país que fica na América Central.

O STJ foi contra pedido feito pelo Ministério Público de São Paulo (MPSP) para a anulação dos licenciamentos e autorizações emitidos ao empreendimento pelo órgão fiscalizador. O MPSP alega possíveis danos ambientais e riscos à população vizinha ao empreendimento em caso de acidentes. Os promotores classificaram a operação como "navio-bomba", o que causou polêmica na Baixada Santista nos últimos dias.

Do tipo Floating Storage Regasification Unit (FSRU na sigla em inglês), uma unidade flutuante de regaseificação de armaze-

namento, o navio-tanque tem comprimento total de 294 metros e largura de 46,04 metros. A área de operação fica próxima à Alemoa, fora do chamado Porto Organizado. O Terminal de Regaseificação de São Paulo (TRSP) será operado pela empresa Compass/Cosan. Procurada pela Reportagem, a empresa não se pronunciou até o fechamento desta edição.

De acordo com o site da companhia, a capacidade de licenciada do terminal é de 14 milhões de metros cúbicos/dia, com armazenamento de 150 mil metros cúbicos de gás.

A empresa afirmou para a Tribuna, em 2018, que o sistema de recebimento e armazenamento de GNL ficaria na altura do Largo do Canéu, próximo à Ilha dos Bagres. O gás seria conduzido por uma tubulação parcialmente submersa, com oito quilômetros de extensão até Cubatão. O investimento previsto, na época, era de R\$ 354 milhões.

## SEGURANÇA NOS PROCEDIMENTOS

A operação do terminal de

## AUTORIDADE PORTUÁRIA

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, ressalta que todos os órgãos fiscalizadores emitiram as licenças para o funcionamento do terminal de GNV. "Esse tipo de movimentação de carga acontece em todo o mundo, com total segurança. No Japão, por exemplo, é absolutamente convencional. Por que nomear como navio-bomba? Não sou químico, mas, pelo o que eu estudei sobre o

assunto, a possibilidade desses navios explodirem é zero". Pomini lembrou que o terminal não fica na poligonal do Porto de Santos, mas passa pelo cais santista, por isso há interesse da APS no tema. "Se todos os órgãos de controle ambiental, que são absolutamente rígidos, expediram as licenças, se a Justiça já se debruçou sobre o assunto e é necessária essa movimentação de cargas para o interesse brasileiro, eu confio nessas instituições".

regaseificação também foi motivo de análise da Marinha do Brasil, que em janeiro emitiu uma portaria que estabelece procedimentos operacionais a serem adotados pelo TRSP.

Entre eles, estão o dimensionamento dos navios que atracarão no terminal. No caso do FSRU, é de 295 metros de comprimento, 47 metros de largura e calado de 12,5 metros. Já o transportador de gás natural liquefeito (LNGC, ou Liquefied Natural Gas Carrier, na sigla em inglês) é de 300 metros de comprimen-

to, 52 metros de largura e calado de 12,5 metros.

Além disso, a primeira manobra de atracação/desatracação deve ser realizada em período diurno e com pelo menos quatro rebocadores de 60 toneladas, assessoria de dois praticos e com interrupção do serviço de travessia de balsas.

## ACOMPANHAMENTO

Uma das responsáveis pela emissão de licenças que permitem a operação do Terminal de Regaseificação no Porto de Santos, a Companhia Ambiental do Estado

de São Paulo (Cetesb) garante que "potenciais efeitos adversos associados à implantação e operação do empreendimento foram analisados e medidas para evitar, minimizar ou compensar os impactos negativos foram objeto de ajustes de projeto e de exigências, com o objetivo de preservar a qualidade ambiental no estuário de Santos".

A empresa afirma ainda que, durante a operação da atividade, cabe a ela averiguar se as exigências, planos e programas ambientais postulados durante o licenciamento vêm sendo atendidos.

"Faz parte do rol de exigências a serem cumpridas pelo operador do TRSP: o gerenciamento de efluentes e resíduos, o monitoramento da qualidade das águas, da fauna (terrestre e aquática) e dos recursos pesqueiros, entre outros", explica.

## GANHOS E RISCOS

Diretora de Estudos do Petróleo, Gás e Biocombustíveis da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), ligada ao Ministério de Mi-

nase Energia, Heloisa Borges Bastos Esteves afirma que a instalação de um terminal de gás desenvolve a região. "Mesmo nas regiões que dispõem de oferta, o GNL fornece capacidade adicional, podendo complementar volumes. Esse aumento, além de potencializar a geração de empregos relacionada à atividade, permite a atração de outras instalações, como indústrias".

Segundo Heloisa, atualmente o modelo de terminal de GNL mais difundido no mundo utiliza FSRUs atracadas em uma área portuária, o que resulta em desenvolvimento educacional, tecnológico e econômico.

A pesquisadora diz que há riscos de acidentes envolvendo os terminais de GNL, tanto em função da operação quanto devido aos volumes armazenados nos navios, além de impactos na vida marinha. "Para mitigar esses riscos, há normativos e exigências dos órgãos responsáveis competentes pelas dimensões afetadas", conclui.