

Concessão do canal: modelo incorpora pleitos da APS

Engloba infraestrutura e manutenção

BÁRBARA FARIAS

DA REDAÇÃO

O modelo de concessão do canal de acesso do Porto de Santos apresentado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) atende aos pleitos técnicos e operacionais da Autoridade Portuária de Santos (APS). O projeto de infraestrutura envolve um fluxo de R\$ 23,4 bilhões ao longo do contrato de 25 anos, prorrogável até 70 anos. O valor previsto é 263,6% maior do que o divulgado inicialmente, de R\$ 6,45 bilhões.

Aprovado em reunião da diretoria colegiada da agência reguladora na quinta-feira, o projeto será submetido à consulta e audiência pública a fim de recolher contribuições do setor e interessados para os ajustes necessários.

O contrato engloba dragagens de aprofundamento para 16 e 17 metros e estudo de viabilidade para 18 metros, manutenção do canal e implementação do VTMIS — sistema de controle e monitoramento de tráfego.

“O prazo é de 25 anos, podendo ser prolongado por 70 anos, com mecanismo de conta de retenção (parte do que a concessionária recebe fica retida para bancar as obras) e proposta apoiada (precisa apresentar garantia financeira). A conta de retenção garante que, de fato, haja investimentos”, afirmou a diretora da Antaq, Flávia Takafashi, que foi relatora do processo na agência.

O projeto original foi elaborado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) com base no modelo definido para o canal do Porto de Paranaguá (PR). Mas, em agosto do ano passado, a APS solicitou ajustes para adequá-lo às necessidades do cais santista.

“Desde o início, a Autoridade Portuária de Santos alertou o Ministério de Portos e Aeroportos

FASES

A concessão prevê aprofundamento do canal para 16 metros em uma primeira etapa e, posteriormente, para 17 metros. O escopo contratual inclui a dragagem de manutenção do canal, das bacias e dos berços públicos, a gestão do Polígono de Disposição Oceânica (PDO), a implantação e operação do VTMIS e a modernização do balizamento com boias articuladas. Também estão previstos estudos para um futuro aprofundamento do canal para 18 metros e para a implantação de um guia-corrente. Os

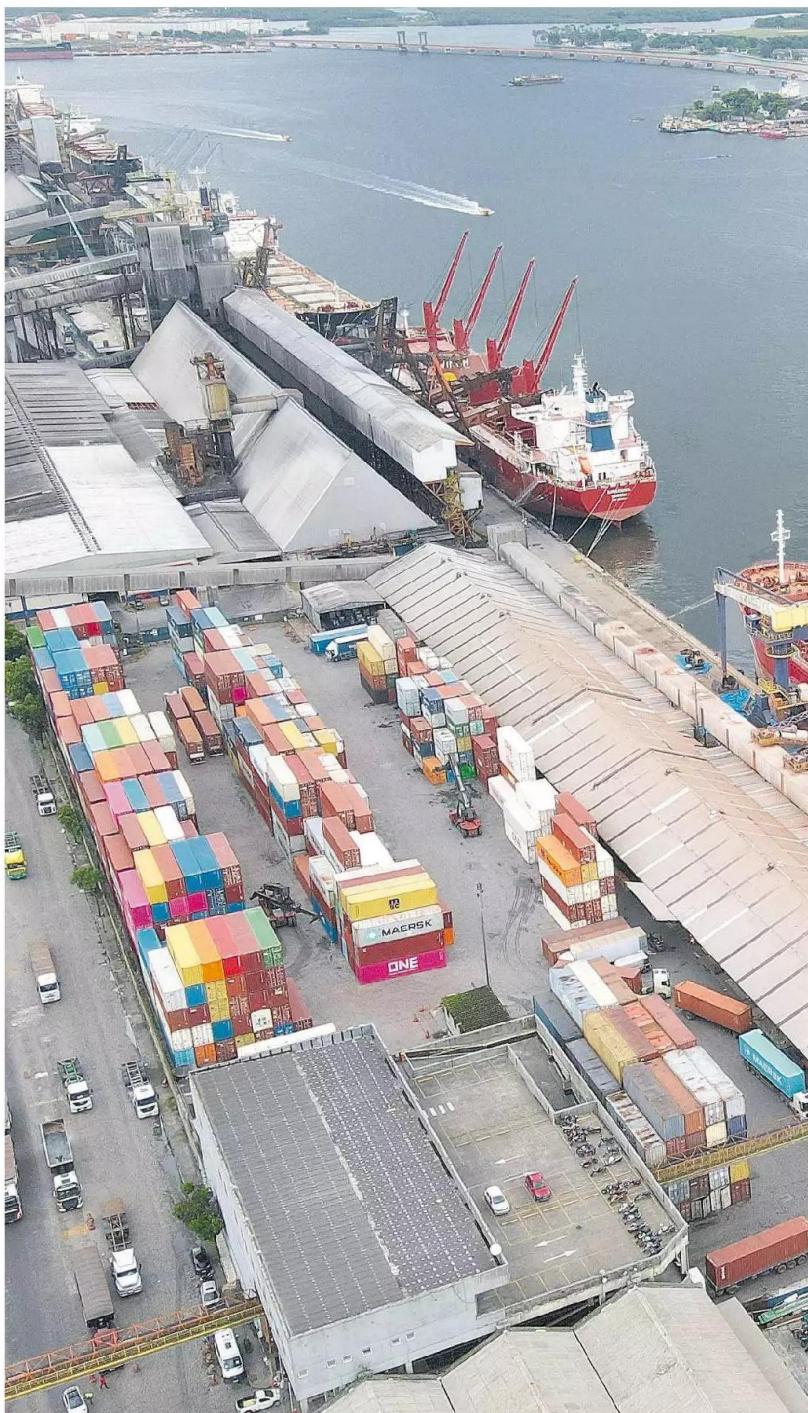
investimentos mínimos estimados para essas fases do projeto, até o 8º ano de contrato, somam R\$ 688,1 milhões. O canal de acesso do Porto de Santos tem 24,6 quilômetros de extensão (divididos em quatro trechos), 220 metros de largura, profundidade nominal de 15 metros e calado operacional homologado entre 13,5 metros na baixa-mar e 14,5 metros na preamar.

(MPor) e a Antaq de que a modelagem originalmente inspirada no Porto de Paranaguá não refletia a complexidade operacional, o volume de tráfego, o nível de risco e a escala do Porto de Santos”, afirmou o presidente da APS, Anderson Pomini, em entrevista para A Tribuna.

“O aprofundamento progressivo até 17 metros e a inclusão do VTMIS foram, sim, pleitos formais da APS, justamente para garantir segurança da navegação, previsibilidade operacional e capacidade futura de expansão”, ressaltou.

O gestor do cais santista comentou que a APS apresentou uma série de adequações baseadas em dados técnicos do próprio canal aquaviário tais como “densidade de tráfego, porte das embarcações, riscos operacionais, interferências urbanas e projeções de crescimento”.

Além dessas medidas, o presidente da APS explicou que o modelo de concessão passou a incorporar intervenções estruturantes consideradas essenciais pa-



ra o funcionamento do complexo portuário. Entre elas estão obras de contenção e proteção na Ponta da Praia (sedimentação), aprofundamento diferenciado e intervenções específicas na região da Vila dos Criadores, no Bairro Alemao, além de adequações para permitir a expansão ordenada do Porto.

“Defendemos que essas intervenções constassem expressamente no edital, evitando soluções genéricas e assegurando que a concessão refletisse as necessidades reais do Porto”, enfatizou Pomini. Ele também destacou a incorporação de tecnologia, gestão integra-

da do canal, balizamento moderno e monitoramento contínuo como fatores que elevam o padrão de governança e segurança.

É VIÁVEL AO MERCADO?

Pomini avalia que se trata de um projeto altamente atrativo sob a ótica do mercado especializado. “As principais empresas globais do setor de dragagem e infraestrutura portuária já demonstraram interesse, justamente porque a concessão do canal do Porto de Santos concentra a maior demanda de navegação, fluxo de navios e movimentação de cargas do Brasil”, complementou o presidente da APS.

Ele reiterou que Santos apresenta um crescimento médio anual em torno de 10%, considerando todas as cargas, o que se traduz em maior demanda contínua por dragagem de manutenção e aprofundamento, necessidade permanente de gestão do canal.

“Além disso, o porto do contrário exige, naturalmente, empresas com expertise técnica comprovada, o que reduz riscos de execução e aumenta a atratividade para operadores globais que buscam projetos estruturantes, de longo prazo e com alta relevância estratégica”, complementou o presidente da APS.