

“Fico entusiasmado com a possibilidade de incremento no transporte hidroviário. Ainda temos que transpor obstáculos, mas é fundamental termos a noção e a vontade de executar”
José Eduardo Lopes
SECRETÁRIO DE ASSUNTOS MARÍTIMOS E PORTUÁRIOS DA PREFEITURA DE SANTOS

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar

Porto pode ganhar 12 terminais fluviais

Pesquisa encomendada pela SEP analisa o potencial de rios e braços de mar da Baixada Santista para o transporte de cargas e passageiros

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

A Baixada Santista tem condições de implantar 12 terminais fluviais dedicados à movimentação de contêineres, para operar em apoio às instalações do Porto de Santos. Eles devem ser construídos entre as cidades de Bertioga e Praia Grande, às margens de rios e braços de mar, em locais com acessos ferroviário e rodoviário.

Pelo menos um deles poderá ter capacidade para operar 1 milhão de TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), pouco menos de um terço do que os 3,17 milhões de TEUs transportados pelo cais santista no último ano.

Esse é o cenário descrito na pesquisa em elaboração pela Fundação para o Desenvolvimento Tecnológico da Engenharia (FDTE), sobre as viabilidades técnica e econômica para a utilização das vias navegáveis da região em apoio às operações do complexo santista. Os trabalhos foram contratados pela Secretaria de Portos (SEP) e vão nortear o desenvolvimento hidrográfico da região.

Os principais pontos do estudo foram apresentados na reunião da Câmara Temática Especial de Sistema Hidroviário Regional, do Conselho de Desenvolvimento da Baixada Santista (Condesb), realizada no último dia 17. No entanto, a localização exata dos novos terminais e a capacidade de movimentação de cargas no modal não foram reveladas. O modelo de exploração das vias também não é conhecido.

“A SEP vai administrar (essas instalações), provavelmente, mas estamos com interesse que a iniciativa privada opere, só que esse modelo ainda não foi definido. Estamos, por enquanto, apenas estudando as viabilidades técnica, econômica e ambiental. E esses terminais só seriam implementados em locais onde não há problemas ambientais ou onde (esses problemas) sejam reduzidos”, destacou o engenheiro naval Rui Gelehrter Lopes, da FDTE.

A viabilidade do transporte hidroviário de cargas na Baixada Santista é expressa pela quantidade de rios e braços de mar que cruzam a região. São, pelo menos, 180 quilômetros de vias navegáveis que podem ser utilizados para o deslocamento de cargas até o Porto de Santos, segundo o estudo.

A pesquisa também aponta que essas hidrovias precisam ter uma profundidade mínima de três metros para a movimentação das barcaças com contêineres. Em alguns casos,



CARLOS NOGUEIRA

O contorno da Ilha de São Vicente e o Largo Pompeba (ao centro) integram uma das rotas hidroviárias da região identificadas no estudo da FDTE

com apenas 2,1 metros de fundura, já é possível a operação, mas obras de dragagem de aprofundamento serão necessárias.

Segundo Lopes, que elaborou o estudo, a operação de apenas um terminal fluvial capaz de movimentar 1 milhão de TEUs por ano significaria a retirada de 1.800 caminhões por dia das rodovias locais.

Com isso, o acesso ao complexo santista se torna melhor ordenado, a mobilidade urbana é otimizada e a emissão de poluentes, reduzida. Segundo o estudo, o uso das vias navegáveis pode eliminar 51 custos externos decorrentes da atividade portuária. Entre eles, estão o recalçamento de ruas, o pagamento de estadias a caminhoneiros e compensações ambientais pela emissão de poluentes.

O secretário de Assuntos Portuários e Marítimos da Prefeitura de Santos, José Eduardo Lopes, que acompanhou a apresentação da FDTE, destacou a importância de se utilizar a estrutura natural existente e integrar outros municípios na atividade portuária. “Fico entusiasmado com a possibilidade de incremento no transporte hidroviário. Ainda temos que transpor obstáculos, mas é fundamental termos a noção e a vontade de executar”, afirmou.

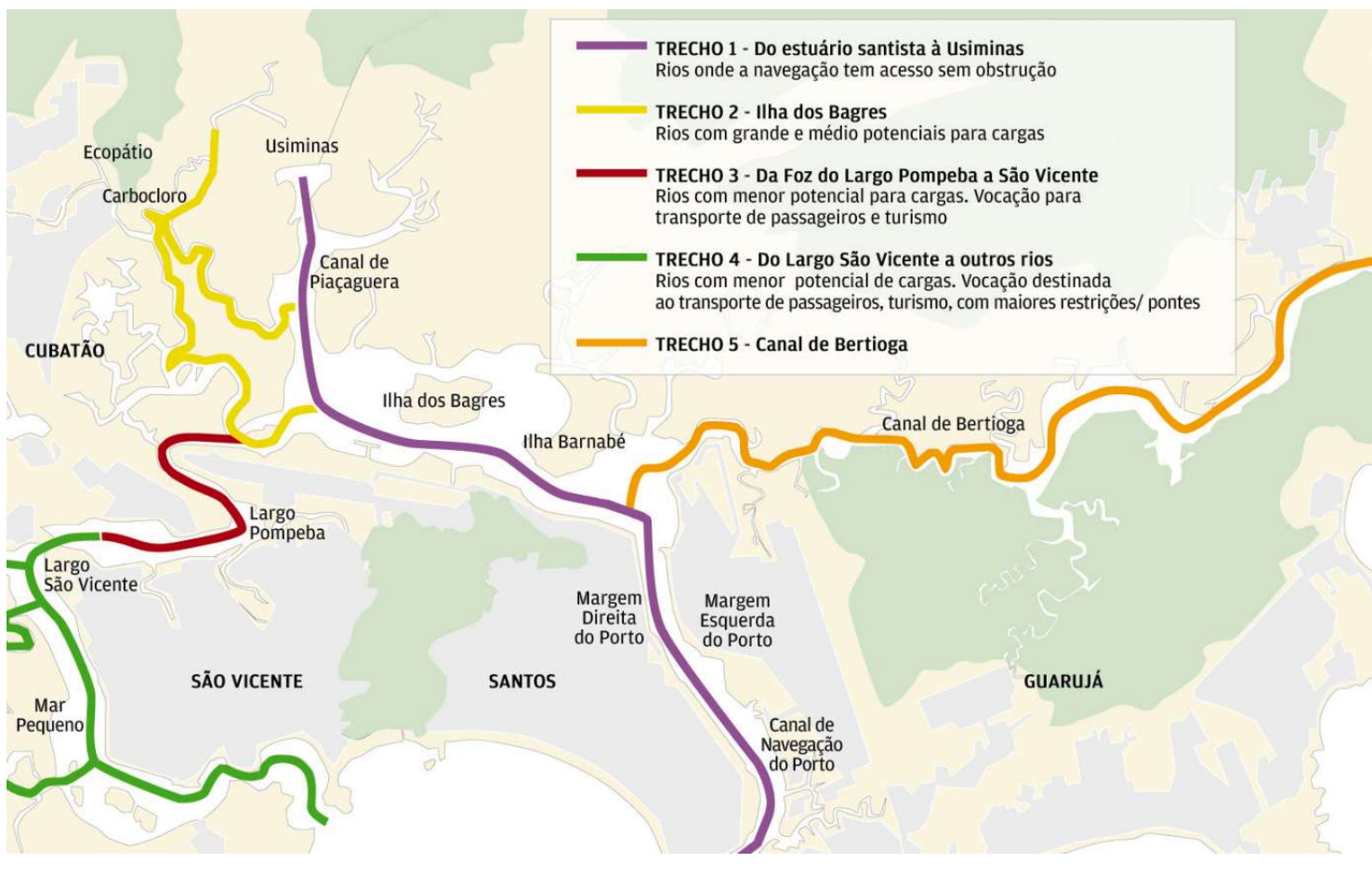
FASES

O projeto de exploração das vias navegáveis da Baixada Santista foi dividido em três áreas de implantação. A primeira compreende a região entre as rodovias Cônego Domênico Rangoni e o Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI). Nela, segundo Lopes, não há impedimentos para a navegação, com exceção de alguns pontos onde será necessária uma dragagem de aprofundamento.

Já o trecho dois é o que apresenta os maiores entraves para a movimentação de cargas nas vias navegáveis. Isto porque engloba a região entre o SAI e a cidade de Praia Grande, com várias pontes com baixos vãos. “Identificamos pontes ferroviárias e rodoviárias que estão muito baixas. Não foram pensadas para passar barcos pequenos por baixo e isso interfere na navegação. Envolve grandes investimentos e obras complicadas”, afirmou Lopes.

Já a terceira área, que vai da Rodovia Cônego Domênico Rangoni até o município de Bertioga, é o que não apresenta restrições. Este é o local onde também é grande o potencial para o transporte intermunicipal de passageiros.

A malha hidroviária da Baixada Santista e seu potencial



Especialista defende MP 612

DA REDAÇÃO

O objetivo do Governo de diminuir a armazenagem de cargas nas zonas primárias (próximas aos cais) dos portos brasileiros pode se tornar realidade com as novas regras para a implantação de portos secos. Quem garante é o advogado especialista em Direito Aduaneiro Felipe Breda. As diretrizes estão dispostas na Medida Provisória (MP) 612, publicada pelo Governo Federal em edição extra do Diário Oficial da União no último dia 4.

Os portos secos são instalações alfandegadas (que podem

receber cargas importadas ainda não liberadas ou de exportação já despachadas) instalados fora de áreas de portos e fronteiras. Cerca de 20% das importações do País, com exceção dos carregamentos de petróleo, transitam pelos recintos e, no caso das exportações, a média é de 5%.

A principal mudança é que, agora, qualquer empresa interessada em instalar uma unidade desse tipo pode fazê-lo, após uma licença da Receita Federal. Antes da MP 612, vigorava um regime de concessão no qual a União definia o local de instalação e o tamanho do em-

preendimento e, depois, fazia um leilão para escolher o operador. Os contratos de exploração eram de 25 anos. Essas características, segundo usuários, emperravam o desenvolvimento da atividade.

“Passar de uma licitação para o modelo de habilitação é uma medida positiva. Vai dar mais rapidez aos processos, eliminar contestações judiciais, além de ser mais objetiva e facilitar a entrada de novos investidores. Mas é preciso deixar claro que será necessário o preenchimento de alguns requisitos”, afirmou Breda.

Escala de trabalho às 7 horas

Local	Navio	Terno	Produto
Sabóo-3	RHL Aqua	6	-
Valongo	Suape Express	3	Embarque contêiner
Valongo	Suape Express	3	-
Cubatão P. 4	Suchada Naree	2	Embarque produto siderúrgico
Arm. 12-A	Guma	1	-
Arm. 15	Tuju Arrow	1	-
Arm. 19	Fortezza	2	Embarque açúcar
Arm. 20/21	Desert Melody	2	Embarque açúcar
Arm. 23	Federal Margaree	2	Descarga nitrato de potássio
Arm. 23	Federal Margaree	2	-
Sug/26	Da Shun	2	Embarque soja
Arm. 29/30	Anemone	1	Descarga trigo
Arm. 35.1	Xin Pu Dong	1	Descarga contêiner

Local	Navio	Terno	Produto
Tecon-3	Maersk Laberinto	2	Embarque contêiner
Tecon-1	Cap Gregory	1	Descarga contêiner
Tecon-1	Cap Stewart	1	Descarga contêiner
Tecon-2	Cap Isabel	1	Embarque contêiner
Termag	Tiger East	1	Descarga cloreto de potássio
Termag	Bahia I	1	Descarga cloreto de potássio
TGG	Triton	2	Embarque farelo de soja
Terminal	Pantazis L	1	Embarque soja
Terminal	Miraero Ace	1	Embarque soja
Arm. 38	Fortune Lady	2	Embarque soja
Arm. 39	Amazon	2	Embarque soja

Obs.: A quantidade de ternos está sujeita a alterações de última hora.

Fonte: Ogmio

