

Diretor da Antaq defende hidrovias no Porto de Santos

A implantação de um sistema de transporte hidroviário de cargas deve ser uma prioridade do Porto Santos. A opinião é do diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Adalberto Tokarski, que cobrou a medida para utilização dos rios da região durante apresentação na sede da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), na manhã de ontem.

Tokarski se reuniu com empresários do cais santista em um evento promovido pelo Clube da Âncora, na sede da estatal. Na impossibilidade da presença da diretoria-executiva da Docas, o diretor-geral da Antaq foi recebido pelo superintendente do gabinete da presidência, Raul Moura de Sá.

De acordo com a diretora-presidente do Clube da Âncora, Madeleine Onclinx, a iniciativa integra a nova estratégia da entidade, de facilitar o acesso da iniciativa privada ao poder público.

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. Essa extensão foi constatada em um estudo realizado pela Fundação para o Desenvolvimento Tecnológico da Engenharia (FDTE) a pedido da extinta Secretaria de Portos (SEP), que foi incorporada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPAC).

“Eu não conheço detalhadamente (o estudo contratado pela SEP), mas dentro da proposta é o seguinte: pode haver um terminal de contêineres concentrador bem antes de chegar na Cidade, que traria (as cargas até o Porto) por barcaça. Não só isso. Há outros produtos que podem ser transportados. Infelizmente, (o serviço) ainda não foi implantado”, destacou o diretor-geral da Antaq.

Há cerca de um ano, a Codesp, na gestão do ex-presidente Angelino Caputo e Oliveira, apresentou a possibilidade de se utilizar as hidrovias locais. A ideia era evitar um trajeto rodoviário de cerca de 50 quilômetros para o transporte de contêineres entre terminais das duas margens do Porto. Isso seria possível com a implantação de uma rota circular de troca de mercadorias entre instalações do cais santista.

Apesar da expectativa, o plano não avançou. Para Tokarski, a utilização da hidrovia para o transporte de cargas na região é uma forma de redução dos impactos da operação portuária nos municípios.

“Eu vejo que tem que se dar prioridade a isso aí. Eu acho que é uma evolução. A gente vê exemplos na Europa que você consegue dar uma eficiência muito maior. E até a relação Porto-Cidade. Quanto menos caminhões entrarem no Porto e na Cidade, melhor. Eu vejo que essa é uma possibilidade”, destacou o executivo.

O projeto da Carbocloro, de transportar cerca de 800 mil toneladas de sal por ano através das vias navegáveis, também foi lembrado por Tokarski como um dos estudos que podem ser vir como ponto de partida para a mudança operacional. O plano prevê



MATTOS ENGELBERG

— A D V O G A D O S —

que, por navio, 2 mil caminhões, que fazem um trajeto de 22 quilômetros entre o cais santista e a fábrica, em Cubatão, podem ser retirados das estradas da região.

Outra proposta

Também há um projeto que inclui a transferência de cargas de navios para balsas, que então seguiriam para o polo industrial. O plano foi apresentado pelo diretor-presidente da Codesp, José Alex Oliva, há cerca de seis meses. Na época, o executivo explicou que estudava como o transbordo (a movimentação de cargas de uma embarcação para outra) seria feito, se o navio estaria atracado, no cais, ou fundeado no estuário.

“Acho que a sociedade devia se envolver mais nessa questão. A gente sabe que a sociedade de Santos é forte e atuante na questão do Porto, faz toda uma discussão e quer um Porto eficiente porque ele realmente gera riquezas para os municípios. Mas ela também tem que ajudar e, no bom sentido, cobrar, porque isso precisa de recursos”, destacou o diretor da Antaq.

Fonte: A Tribuna