

Santos, 13 de abril de 2012

DE-GD/49.2012

Ilmo. Sr.
Giovanni Cavalcanti Paiva
M.D. Superintendente de Portos da Agência Nacional de
Transportes Aquaviários - ANTAQ
Brasília – DF

ANTAQ	
PROTOCOLO GERAL	
Nº	2012.00005476
Em,	16/04/2012
Rubrica	Adriana
Nome:	Alan Campos
Matricula	1846146

Ref.: Ofício ANTAQ nº 121/2011-SPO
Carta CODESP DP-GD/135.2011

Senhor Superintendente,

Ao cumprimentá-lo cordialmente, referindo-nos aos documentos acima destacados, expomos o que se segue:

1. O projeto encaminhado pela ANTAQ a esta CODESP, protocolo SICAP nº 200900005751, trata de proposta de implantação de Terminal de Uso Privativo exclusivo, na região denominada Ilha de Bagres, a montante do Porto Organizado de Santos, descrita conforme o Decreto nº 4.333, de 12 de agosto de 2002;
2. Trata-se de área de domínio privado, restando à CODESP não se posicionar quanto a questões fundiárias, destacando-se que a maior porção dessa área encontra-se fora dos limites do porto organizado, como acima estabelecidos, impedindo a adoção, pela Autoridade Portuária, de ações preconizadas pela Lei nº 8.630/93;
 - 2.1. A parte terrestre da Ilha de Bagres, cujo conceito de cobertura é descrito pela alínea I, Art. 2º, do citado Decreto, encontra-se fora do porto organizado.
 - 2.2. Já a parte aquaviária encontra-se sobre a cobertura da Autoridade Portuária, conforme alínea II, Art. 2º, do mesmo Decreto, com acesso restrito ao paralelo 23° 54' 48" S, e áreas adjacentes a este, responsabilizando a CODESP, e as demais autoridades do porto, pela programação do tráfego de navios e embarcações ao porto, em obediência à Lei nº 8.630/93, Artigo 33, § 1º, alínea XI.

Nesse sentido, inclusive, já nos manifestamos ao postulante do novo terminal.



3. Reportando-nos à Resolução nº 1695-ANTAQ, de 10 de maio de 2010, e tendo em vista o assunto em tela, cumpre-nos esclarecer o que segue, sempre tomando como base o projeto do terminal especializado apresentado pela interessada:

3.1. A infraestrutura aquaviária do Porto de Santos é compatível com as embarcações previstas para operar de/ou na futura instalação.

Conforme já nos posicionamos ao postulante, temos estudo demonstrando que a capacidade do canal de navegação suportará, em condições bastante satisfatórias, o tráfego de navios cargueiros esperados para uma projeção de carga ao redor de 230 milhões de toneladas até 2024.

O projeto submetido prevê:

Serviço	Atracações anuais
Estaleiro de reparos navais	165
Base de apoio a operações offshore	3.000 a 5.000
Movimentação de granel sólido	75
Movimentação de granel líquido	250

Certamente haverá espaço para as embarcações demandantes ao futuro terminal, até pelo menor porte e facilidade de manobras das embarcações de apoio.

Por certo, monitoramento constante será necessário, e a CODESP já vem se preparando para aperfeiçoar o controle de tráfego de embarcações pela implantação de sistema dedicado: *Vessel Traffic Management Information System – VTMISS*.

3.2. A infraestrutura terrestre do projetado terminal não deverá atingir as instalações afins da CODESP. O projeto da postulante contempla a implantação de acesso próprio, conectando a Ilha dos Bagres à área continental de Santos, como também interligação ao Sistema Anchieta-Imigrantes, todas áreas fora do porto organizado de Santos.

Projeta também sistema ferroviário em extensão ao existente, sob gestão da MRS Logística.

Oportunamente, com o desenvolvimento do terminal implantado, monitoramento sobre o acesso terrestre deverá ser executado, de sorte a agir na compatibilização das eventuais necessidades, integrando terminais públicos ou privados, com soluções logísticas adequadas;

3.3. O projeto proposto se alinha com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos - PDZPS ora aprovado, considerando que caso surja a necessidade de acomodar atividades como base de apoio para atividade *offshore* e/ou estaleiros navais essa região deverá ser ocupada antes do prazo estimado. O PDZPS prevê o surgimento de diversos negócios em todo o seu entorno, inclusive em regiões fora do porto organizado, destacando-se perspectivas para os seguintes negócios: terminais para granéis de origem vegetal e mineral, granéis líquidos, zona de apoio logístico, além das atividades *offshore* e estaleiros navais.

3.4. A área encontra-se a montante do estuário do porto, constituindo-se por sinal, um dos poucos espaços remanescentes que permitem a sua ocupação por grandes projetos, permitindo maximizar o aproveitamento do potencial de expansão, com ênfase nas escalas dos empreendimentos e na minimização dos impactos negativos sobre a infraestrutura portuária (acessos terrestres, acessos aquaviários, utilidades) e o entorno (interface porto-cidade e meio ambiente). Diante do seu isolamento com relação às demais áreas do porto, não caracteriza risco potencial de acidentes em relação às instalações e cargas movimentadas por arrendatários e terminais adjacentes.

Em que pese o terminal postulado pela São Paulo Empreendimentos – SPE para atendimento a plataformas “off-shore” e estaleiros destinados à construção naval dentre outros objetivos encontrar-se quase na sua totalidade fora dos limites do porto organizado, com domínio útil ou propriedade de suas áreas sob gestão privada, informamos que o projeto alinha-se com as diretrizes de desenvolvimento estabelecidas no PDZPS 2012-2024.

Atenciosamente



Renato Ferreira Barco
Diretor de Planejamento e Controle