

CENTRO PORTUÁRIO INDUSTRIAL NAVAL OFFSHORE DE SANTOS

COMPLEXO BAGRES

Relevância e Interesse Nacional do
Projeto



1. RELEVÂNCIA ESTRATÉGICA DO PROJETO

A importância e relevância do Complexo Bagres como projeto essencial de infraestrutura de transporte de interesse nacional se dá na medida em que o Porto de Santos é o maior e mais importante do Hemisfério Sul em sua categoria, e não dispõe de serviços e atividades obrigatórias em portos desta categoria, em especial os considerados Portos de excelência e alta performance na Europa e Ásia e atende ao disposto na lei 11.428/06 (Lei da Mata Atlântica) em seu artigo 14º parágrafo 3º que determina que “Na proposta de declaração de utilidade pública disposta na alínea b do inciso VII do art. 3º desta Lei, caberá ao proponente indicar de forma detalhada a alta relevância e o interesse nacional”.

O Porto de Santos, por ser um *Hub*, com visita de mais de 6000 navios ao ano impõe demandas de serviços de atendimento a emergências, reparos navais, recepção e tratamento de lastro e resíduos das embarcações e limpeza de tanques, previstos inclusive, em convenções internacionais as quais o Brasil é signatário, e pela ausência de infraestrutura impõe custos operacionais as embarcações por ter que achar outras soluções aos seus problemas.

O surgimento de reservas petróleo e gás na Bacia de Santos ao largo da Costa litorânea do Estado de São Paulo gerou a necessidade de preparação de infraestrutura para as atividades logísticas de apoio a Exploração e Produção de petróleo e gás, nos portos paulistas.

Assim, passou a ser estratégico para o Estado Brasileiro e para os interesses da indústria nacional buscar a capacidade de produção e logística de forma competitiva de partes, peças e equipamentos para a indústria naval e de offshore. Ocorre que esta indústria está localizada no interior do Estado de São Paulo e é responsável por mais de 65% do volume produzido neste setor, e praticamente todo este volume é transportado por caminhão para o Estado do Rio de Janeiro. Desta forma, é imperativo que São Paulo disponha de uma plataforma logística portuária e industrial, moderna, competitiva que atenda as demandas da indústria naval e do petróleo, mas que permita ao mesmo tempo, oferecer serviços complementares as operações marítimas comerciais no Porto de Santos.

Para tanto o Complexo Bagres disporá da seguinte infraestrutura:

- Estaleiro de reparo no Porto de Santos para navios comerciais e às embarcações de apoio as atividades de exploração e produção de petróleo e gás *offshore* para o pré-sal na Bacia de Santos, permitindo assim que o maior Porto do Hemisfério Sul possa ter atendimento próprio as necessidades de reparo preventivo, corretivo e emergenciais das embarcações que lá atracam, evitando os auto riscos e custos de reboque para o Rio de Janeiro,
- Base de operação de apoio de serviços logísticos destinados a atender a cadeia de fornecedores da indústria de serviços de petróleo e gás, para o Estado de São Paulo;
- Estaleiro para montagem de módulos e manutenção de sondas e equipamentos de *subsea*, trazendo ao Estado de São Paulo as condições de oferecer serviços em condições competitivas, permitindo que a indústria nacional possa buscar os índices de nacionalização

requeridos pelas concorrências públicas para construção de navios, embarcações especializadas e sondas ;

- Terminal especializado para atendimento à Convenção Internacional MARPOL 78/79, provido de infraestrutura para atendimento ao tratamento de águas de lastro, lamas e fluidos das plataformas, limpeza de tanques e porões de navios e das embarcações de apoio;
- Terminal especializado em serviços de engenharia e logística para atendimento as obras na Baía de Santos e Pré-Sal;
- Capacidade logística e meios para atendimento a emergências e controle de grandes desastres em operações *offshore*;

Os elementos a seguir subsidiam o entendimento da importância estratégica do empreendimento:

1. Foi desenvolvido estudo técnico pela consultoria Verax, que mostra a ausência de diques para reparo de embarcações, além de uma enorme carência de berços de atracação para esta atividade, situação que reduz a competitividade do Porto Público de Santos e aumenta os riscos à navegação;
2. A Capitania dos Portos de Santos apresentou manifestação quanto à obrigatoriedade do desenvolvimento e implantação de infraestrutura e atividades de apoio ao reparo naval emergencial e atendimento as demandas da Convenção Internacional MARPOL, para o controle da poluição no Porto Público de Santos sob pena de comprometer seu crescimento e competitividade;
3. Os blocos de exploração de Petróleo no mar são claramente desenvolvidos em área de influência da costa litorânea do Estado de São Paulo. A ausência de estaleiros de reparos, montagem e manutenção de sondas e de bases de apoio logístico com infraestrutura e tecnologia adequadas impedirá o pleno desenvolvimento do setor no Estado, aumentando custos com a exploração de Petróleo e Gás e prejudicando a indústria paulista;
4. A ausência de infraestrutura de apoio de bases, estaleiros e sistemas de grande porte para respostas em emergências no Estado de São Paulo implicará em menor capacidade de resposta do Estado e aumento potencial dos impactos negativos em caso de acidentes;
5. O Prefeito de Santos tem se manifestado com relação à inevitabilidade do desenvolvimento econômico na Área Continental do Município, em função da saturação de sua Área Insular. A Prefeitura do Município de Santos, a sociedade e a Câmara Municipal manifestaram através de estudos, e de dezenas de audiências públicas, a necessidade alteração do plano Diretor da Cidade, indicando a Área Continental e região de Bagres como sendo estratégica para o desenvolvimento do Porto de Santos e Pré-sal;

6. A Secretaria de Energia do Estado de São Paulo manifestou-se favoravelmente ao projeto do Complexo Bagres por considerar o empreendimento estratégico para o setor de petróleo e gás no Estado, que permitira cumprir o acordo firmado do Governo do Estado com a Petrobras, visando apoiá-la na viabilização da implantação de sua base de apoio e sistemas de apoio;
7. A Prefeitura do Guarujá manifestou-se, considerando que o empreendimento tem caráter estratégico por viabilizar a infraestrutura e serviços de apoio portuário e logístico, na área naval e de apoio *offshore*, hoje ausentes no Estado de São Paulo e principalmente por serem sinérgicos aos demais investimentos que estão sendo realizados no município de Guarujá e Baixada Santista.
8. O Governo Do Estado de São Paulo, preocupado com a manutenção e uso sustentável do Bioma Da Mata Atlântica e com as responsabilidades de atender as demandas do desenvolvimento do Porto de Santos e as demandas do Pré-Sal, incentivou a discussão com os Municípios, universidades, das organizações setoriais através de audiências públicas, as quais aprovaram o ZEE - Zoneamento Ecológico-Econômico e do litoral dentro da política Nacional de Gerenciamento Costeiro, prevendo que nesta região da Área Continental de Santos e Ilha de Bagres pudesse ser expandida a atividade portuária e de apoio ao Pré-Sal. Também foi aprovado na plenária do CONSEMA a proposta do ZEE.
9. O Governo Federal através da Codesp determinou estudos do Zoneamento do Porto de Santos, sendo também aprovado no PDZ do Porto que nesta região pudessem ser desenvolvidas atividades multiuso de apoio ao porto e de apoio ao Pré-sal.
10. Enfim as manifestações públicas em cerca de 30 audiências com mais de 1500 pessoas envolvidas, e em especial da Capitania dos Portos, da Prefeitura Municipal de Santos, da Secretaria de Energia do Estado, da Autoridade Portuária aprovando o PDZ e todas considerando ser fundamental e inexorável a existência do empreendimento Complexo Bagres, sob pena de prejuízos ambientais, prejuízos econômicos, riscos a navegação e cerceamento do desenvolvimento econômico e social do Estado de São Paulo.

2. ALTERNATIVA DE NÃO REALIZAÇÃO DO EMPREENDIMENTO

A alternativa de não realização do empreendimento deve ser avaliada considerando-se duas hipóteses: o Porto de Santos continuará sendo um porto comercial sem perspectivas de crescimento e a outra hipótese, com os projetos de transformação do porto em um importante *hub* concentrador de cargas, atendendo às novas demandas dos portos sustentáveis e as demandas das atividades de produção e exploração de petróleo e gás na costa litorânea de São Paulo.

A primeira hipótese percebe-se que não é mais uma realidade em função dos importantes projetos aprovados e em execução no Porto de Santos, dentre eles os terminais marítimos especializados na movimentação de contêineres, que em si, dobrarão a capacidade atual do Porto. Outro projeto em andamento refere-se ao aumento da capacidade da calha de navegação, tanto na largura quanto na profundidade, que permitirão operações de navios de maior porte em maior quantidade nas diversas condições climáticas. Adicionalmente, o posicionamento do Brasil no comércio exterior, bem como a sua posição entre as oito maiores economias do mundo, ensejam a natural vocação deste importante complexo portuário para um porto concentrador de cargas. Este papel de porto concentrador ativará o transporte marítimo de cabotagem fazendo com que a opção natural de transporte rodoviário possa vir a migrar para este importante modal.

A segunda hipótese, dados os argumentos apresentados, que demonstram a baixa probabilidade de ocorrência da primeira, associadas às demandas das atividades de apoio marítimo à produção de petróleo e gás na Bacia de Santos geram a necessidade e oportunidade de ser viabilizada a infraestrutura e os serviços conforme previstos no Complexo Bagres.

Do ponto de vista econômico, em um cenário sem a implantação do empreendimento ficariam totalmente prejudicados os benefícios esperados para a Cidade de Santos e região, na medida em que a atividade do Complexo Bagres implicaria na adição de cerca de 14.500 empregos diretos e indiretos, com geração de massa salarial anual de mais de R\$ 290 milhões.

Na perspectiva das finanças públicas, caso o investimento deixe de ser realizado, o Município de Santos deixaria de arrecadar impostos significativos, tanto na fase de implantação como na fase de operação. Na fase de implantação estima-se uma perda superior a R\$ 270 milhões, e na operação do empreendimento as perdas entre tributos municipais, estaduais e federais seriam da ordem de R\$ 175 milhões anuais.

Os projetos colocalizados relacionados às atividades *offshore*, previstos para o Porto de Santos, como a base anunciada pela Petrobrás a ser construída na Base Aérea de Santos e Estaleiro para construção de módulos anunciado pela Usiminas/Promon e a planta industrial da Saipem, trará um movimento natural de atividades industriais na área da indústria naval e do petróleo, demandando a necessidade da Base *Offshore* prevista no Complexo Bagres e do Estaleiro de reparo e construção de módulos. A não implementação destes projetos, implica em tornar a região de Santos pouco atrativa para os demais projetos colocalizados, em especial os relacionados às atividades de petróleo e gás. Em especial, o Estaleiro de reparo corrigirá uma situação que se arrasta ao longo dos anos que é o risco das embarcações que se utilizam da rota de Santos e que, eventualmente, sofram avarias de grande porte. Nesta situação, a geração de custos faz com que a competitividade do Porto de Santos seja reduzida, tanto do ponto de vista de seguros, quanto do ponto de vista dos custos de reboque e perda de produção dos navios que são direcionados aos portos do Rio de Janeiro e do nordeste.

Outra demanda que continuará não sendo atendida é a relacionada ao tratamento de efluentes dos navios decorrente de limpeza de tanques e águas residuárias de praças de máquinas dos navios, bem como das águas de lastro. Os mais importantes portos do mundo, que são considerados portos concentradores (*hub ports*), dispõem de infraestrutura de recepção e tratamento destes efluentes, tornando a atividade sustentável do ponto de vista econômico, social e ambiental. Também não será atendida a necessidade fundamental da atividade de exploração de produção de petróleo e gás no tocante ao tratamento das lamas, efluentes e resíduos das embarcações e plataformas.

Já com relação ao objetivo do Município de Santos de criar o eixo de desenvolvimento na área continental, onde se encontra o Complexo Bagres, também estaria comprometido, visto que a previsão de instalação de um *cluster* especializado na indústria do petróleo e gás e construção naval, não seria realizada.

O Município de Guarujá, que dista do empreendimento menos que 6 km, seria o maior beneficiário, dada a sua proximidade com relação aos centros urbanos de Cubatão e Santos, da ativação de importantes cadeias de fornecedores locais e aproveitamento de mão de obra. A não existência deste empreendimento cria um problema adicional para a região, visto que os dois importantes projetos de infraestrutura industrial na área naval e *offshore* (retroporto do Guarujá e Base da Petrobrás no aeroporto) seriam impactados pela falta de sinergismo e na escala dos investimentos.

O setor de petróleo e gás em geral necessita de determinados fatores para sua implementação, os quais, não ocorrendo, comprometem os processos de decisão e escolha de determinadas regiões para a sua implantação. É o caso, por exemplo, da não oferta de áreas contínuas e fora das zonas urbanas para a implantação das indústrias e atividade de serviços de apoio, que em geral movimentam grande quantidade de equipamentos e produtos. Assim, a não existência deste empreendimento, com a oferta de grande capacidade de cais, faria com que a indústria de apoio a atividade de produção de petróleo e gás não viesse a se instalar na região, visto que um importante requisito para o setor, é a garantia de atracação e movimentação de seus produtos e materiais, fato hoje não observado nos terminais especializados de Santos.