

ITA vai ajudar Guarujá a eliminar gargalos logísticos

Parceria foi anunciada durante a 11ª edição do Santos Export



LYNE SANTOS
DA REDAÇÃO

Osgargalos logísticos nos acessos à Baixada Santista e ao Porto de Santos têm mobilizado os

municípios da região, que contam com ideias e projetos em andamento. Em Guarujá, onde está a Margem Esquerda do cais santista, a aposta fica para uma parceria com o Instituto Tecnológico da Aeronáutica (ITA). O termo de cooperação técnica foi assinado este mês para que os trabalhos já possam ser iniciados.

“O objetivo do convênio é a transferência de tecnologia, a utilização de instrumentos que nos façam avançar em relação aos problemas de logística. Falamos muito em infraestrutura, mas não basta apenas isso, é

Cubatão

A prefeita de Cubatão, Márcia Rosa, propôs a construção de uma via ligando as margens Esquerda e Direita do Porto de Santos através de Cubatão.

preciso ter conhecimento”, destacou a prefeita Maria Antonieta de Brito. O tema foi abordado ontem, no último dia da 11ª edição do Santos Export - Fórum Internacional para Expansão do Porto de Santos.

A prefeita foi uma das integrantes da mesa redonda *Os problemas logísticos do Porto de Santos e soluções a curto, médio e longo prazo*. Segundo ela, a parceria com o ITA será direcionada para trabalhos relacionados ao aeropor- to, ao Cen-

tro de Inovação do Guarujá e às áreas logística e portuária.

“Queremos melhorar os processos, modernizar a atividade portuária por meio do controle do fluxo de cargas, por exemplo”, disse Maria Antonieta, otmista. “Estamos à disposição para iniciar os trabalhos”.

Em Cubatão, a proposta para solucionar os gargalos envolve a construção de uma via denominada “artéria Porto-Indústria”, interligando a Avenida Augusto Barata (conhecida como Retão da Alemoa), na Margem Direita, e a Rodovia Cônego Domênico Rangoni, em Guarujá, na Margem Esquerda. O trecho terá 11,2 quilômetros de extensão e será usado pelos modais rodoviário, ferroviário, dutoviário e hidroviário - utilizando o Canal de Piaçaguera.

“Teria poucos impactos ambientais e traria conforto, resolveria os congestionamentos, re-



CARLOS NOGUEIRA

A prefeita Maria Antonieta disse que deseja “modernizar a atividade portuária” controlando o fluxo de cargas

tirando caminhões da Cônego e protegendo a área urbana”, informou a prefeita Marcia Rosa.

O prefeito de Santos, Paulo Alexandre Barbosa, apontou a diversificação dos modais como uma solução eficaz para reduzir os congestionamentos. Nesse cenário, ele lembrou da importância do modal hidroviário. A questão seria tratada na reunião do Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana da Baixada Santista (Condesb), realizada na tarde de ontem.

As obras na entrada da Cidade, ampliando os acessos à área

urbana e ao Porto, foram novamente mencionadas por Barbosa, que defende a soma de esforços entre Estado, Município e Governo Federal para agilizar as intervenções.

Um dos participantes da mesa redonda, o presidente da Codesp, Renato Barco, destacou os projetos concluídos e aqueles em andamento pela Companhia de Desenvolvimento de Problemas Viários. Ele aproveitou para enfatizar a necessidade de uma nova ligação entre o Porto de Santos e o Planalto, já que futuramente o Sistema An-

chieta - Imigrantes passará a não atender a demanda. “Uma empresa está estudando uma saída de Suzano junto ao Rodoanel e vem pra cá até chegar a confluência da Ilha Barnabé com a Cônego Domênico Rangoni”.

A mesa redonda contou ainda com a participação do presidente-executivo do Grupo Libbra, Marcelo Araújo, o diretor de Operações do Concais, Flávio Brancato, o diretor da Icipar, André Ursini, e o professor da Fundação Dom Cabral, Paulo Tarso Vilela de Resende.

Presidente do PSB critica Governo Federal

Polêmico quando o assunto é o novo marco regulatório do setor portuário, a Lei nº 12.815, o governador de Pernambuco e presidente do PSB, Eduardo Campos, criticou novamente a falta de diálogo do Governo em relação ao tema. O descontentamento foi estendido à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). “Não tenho muita vontade de ter aula de gestão portuária com a Antaq diante de seu passado recente”, afirmou.

A crítica foi feita ontem, durante a palestra-almoço que Campos realizou no último dia da 11ª edição do Santos Export - Fórum Internacional para Expansão do Porto de Santos, no Mendes Convention Center, na Cidade.

Durante sua apresentação, o

governador - que é possível candidato à Presidência da República no próximo ano - traçou um panorama sobre o atual cenário econômico. Sobre o setor portuário, destacou que “não se pode jogar nos portos as responsabilidades de tudo. O Brasil não construiu um sistema ferroviário, uma moderna rodovia como deveria”, disse.

Atualmente, o Governo pernambucano controla dois portos, delegados ao estado pela União: o de Recife e o de Suape.

A descentralização como caminho em tudo o que é política pública também foi mencionada pelo governador, que apontou sua insatisfação com a falta de abertura de um debate mais amplo sobre a nova Lei dos Portos. “Não ocorreu como gostaríamos”, reclamou, defenden-

do a necessidade de um debate mais profundo no Congresso Nacional. No Senado, a legislação foi aprovada em menos de 24 horas. O discurso chegou a arrancar aplausos dos empresários presentes.

Após a palestra, o governador completou: “A medida provisória (de nº 595, que deu origem à Lei 12.815), só tivemos condição de fazer um debate sobre ela quando chegou ao Congresso Nacional e expressamos a nossa oposição. Tudo que venha para melhorar os portos, agilizar, moralizar e ajudar a ter investimentos é bom, mas a questão do pacto federativo não foi tratado na questão da medida provisória”.

Essa não é a primeira vez que Eduardo Campos se mostra contrário ao comportamento da União em relação à lei portuária. “Quem foi informado no Brasil (sobre o marco regulatório portuário)? Todos tomaram conhecimento quando ela (a lei) foi publicada”, afirmou recentemente o governador.

Especialista propõe priorizar cargas

Uma inversão do “mix de cargas” com base em seu valor agregado, priorizando a movimentação de alguns tipos de mercadorias, e uma nova política de uso e ocupação do solo foram algumas das propostas apontadas por especialistas do segmento para tentar minimizar os problemas viários nos acessos ao cais santista. As ideias foram apresentadas na manhã de ontem, no painel *Acessos: O futuro do Porto de Santos*, durante o segundo e último dia da 11ª edição do Santos Export, na Cidade.

“A diversidade de cargas é uma boa? Ser bom para todos é ser bom para si mesmo? Não é possível o Porto (de Santos) ser bom para tudo com a movimentação atual”, disse o doutor em Planejamento de Transporte e Logística pela Universidade de Illinois (EUA) e professor na Funda-

ção Dom Cabral, Paulo Tarso Vilela de Resende, um dos expositores do painel.

O debate abordou os gargalos nos acessos aos cais santista. “As commodities devem ir para Santos porque há diferencial de movimentação e não simplesmente porque devem ir”, opinou Tarso. Para o presidente da Codesp, a Autoridade Portuária de Santos, Renato Barco, “acabamos atendendo tudo aquilo que a demanda do País requer.”, explicou.

Uma nova política de uso e ocupação do solo do Porto e a realocação de terminais para Margem Esquerda também estiveram entre as propostas apresentadas no painel. Essas medidas foram apontadas pelo coordenador do Centro de Inovação em Logística e Infraestrutura Portuária (Cilip) da Universidade de São Paulo

(USP), Rui Botter.

A palestra contou ainda com a participação dos presidentes da Santos Brasil, Antonio Carlos Sepúlveda, da Brasil Terminal Portuário (BTP), Henry Robinson, e da Associação Brasileira dos Terminais Retoportuários e Empresas Transportadoras de Contêineres, Martin Aron; do diretor-superintendente Comercial e de Operações da Localrio, Mario Marcio Cid Guimarães; e do diretor de Relações Institucionais da Praticagem de São Paulo, Fábio Mello Fontes.

ENCERRAMENTO

No final da tarde, no término dessa edição do Santos Export, o jornalista Tony Lamers, um dos mediadores dos painéis, leu a carta de encerramento do seminário. Confira o texto na página.

Escala de trabalho às 7 horas

Local	Navio	Terno	Produto
Saboó-1	Prominent Ace	4	Emb./Desc. autos - roll on/roll off + máquinas
Saboó-1	Grande Cameroon	9	Embarque contêiner + máquinas + vários
Saboó-1	Grande Cameroon	6	Descarga autos - roll on/roll off + contêiner
Saboó-1	Grande Cameroon	3	—
Saboó-4	Maestra Atlantico	3	Embarque contêiner
Saboó-4	Maestra Atlantico	2	—
Valongo	MSC Navegantes	4	Descarga contêiner
Valongo	MSC Navegantes	3	—
Arm. 15	Saga Discovery	2	—
Arm. 15	Saga Future	2	Embarque celulose
Arm. 15	Saga Future	1	—
Arm. 16/17	Ocean Domina	1	Embarque açúcar
Arm. 19	Mykali	2	Embarque açúcar
Arm. 20/21	Santa Rita	2	Embarque açúcar
Arm. 20/21	Alicia	2	Embarque açúcar
Embraport.1	Maersk Lota	6	Descarga contêiner
Arm. 31	Cielo di Genova	2	Descarga trigo
Arm. 31/32	Osakana	1	Embarque celulose
Arm. 31/32	Osakana	1	—
33/34	Team Spirit	1	Transbordo produto siderúrgico
33/34	Team Spirit	1	—
33/34	Balsa Topa Tudo XX	1	Transbordo produto siderúrgico
33/34	Balsa Topa Tudo XX	1	—
29/30	Maestro Tiger	2	Descarga trigo
Tecon-3	MSC Athens	3	Descarga contêiner
Tecon-1	Cap Henri	5	Descarga contêiner
Tecon-2	Cap San Marco	6	Embarque contêiner
Tecon-2	Ever Champion	6	Embarque contêiner
Termag	Charmey	1	Descarga npk
Cargill	Bright Moon	1	Embarque açúcar
Terminal	Danhil	1	—
Arm. 38	Magsenger 8	1	Embarque farelo de soja
Arm. 39	Harvest Festival	2	Embarque farelo de soja + milho
Arm. 39	Harvest Festival	1	—
Arm. 38	Magsenger 8	3	Embarque farelo de soja

Observação: A quantidade de ternos está sujeita a alterações de última hora. Fonte: Ogmo

Carta de encerramento

Uma mensagem do futuro

Há 11 anos, reunimos os principais gestores públicos, líderes setoriais, empresários e todos aqueles envolvidos e interessados no desenvolvimento do Porto de Santos e do comércio exterior brasileiro. Em palestras, debates e mesas redondas, questionamos e procuramos respostas para as questões mais prementes do principal complexo portuário da América Latina e quais as implicações disso no cotidiano da nossa cidade, da região da Baixada Santista e em nossa economia.

O Santos Export vem, ao longo destes anos, ajudando a pavimentar os caminhos de um sistema portuário eficiente, competitivo e que conviva em harmonia com o meio ambiente e com a dinâmica das cidades da região metropolitana. Mas, ao contrário de mandar uma mensagem para futuro, como temos feito ao final desses encontros, porque não ir até lá e vislumbrar este ambiente positivo que tanto sonhamos, esta busca que nos move e nos instiga?

Por fim, podemos afirmar que o fórum Santos Export 2013 ratificou sua função maior, a de estar na linha de frente das discussões portuárias nacionais

Lá no futuro, a cidade e a região vivem em harmonia com o Porto. Os congestionamentos nas rodovias ficaram no passado. Os sistemas multimodais são eficientes e integrados, com rodovia, hidrovia e ferrovia atendendo a demanda exigida pelo crescimento da movimentação de cargas e um complexo retroportuário atuante. Entre os gestores uma certeza: os debates que inspiram o planejamento lá no passado foram fundamentais para isso.

Neste ideal de futuro, impulsionados pela Lei dos Portos, os terminais privados ganharam investimentos e, com isso, con-

solidaram um ambiente de pleno emprego, inovação e busca por qualificação. Os terminais públicos foram ampliados, aperfeiçoados, e atingiram a excelência no atendimento, servindo como referência para o setor. Tudo isso estimulando o crescimento do comércio exterior e a competitividade do produto e serviço brasileiros.

É claro que tudo isso faz parte de um cenário dos sonhos, mas o que nos impede de atingi-lo e transformá-lo em realidade? Por que não termos, no meio das adversidades, uma visão positiva desse futuro que acabamos de visitar? Cabe a nós, atores desse processo, colocar em prática o que discutimos aqui neste fórum. Mais uma vez o Santos Export cumpre o seu papel de vanguarda na busca por soluções.

Nesta edição, vimos que o Porto deve ser reconhecido pelo mercado por suas vantagens e não por ser o único caminho para o escoamento das cargas. É preciso especializar-se e oferecer con-

dições diferenciadas dentro do seu pilar estratégico, as cargas de alto valor agregado.

Foi também muito positivo ver prefeitos, autoridades federais, poder público e iniciativa privada presentes neste evento, debatendo e propondo estratégias para o maior crescimento do Porto de Santos e sua comunidade.

Ficou evidente a importância de se resolver os problemas de acesso ao complexo portuário e ficou claro que tais ações também envolvem solucionar as dificuldades logísticas de toda a cadeia de transporte, especialmente nas zonas produtoras agrícolas. Muitas vezes o problema de Santos está fora da Baixada Santista.

E, por fim, podemos afirmar que o fórum Santos Export 2013 ratificou sua função maior, a de estar na linha de frente das discussões portuárias nacionais.

Obrigada a todos. Nos vemos em 2014!

Movimentamos sonhos.



SANTOS BRASIL