

O governador de São Paulo, Geraldo Alckmin (PSDB), informou, ontem, que a Hidrovia Tietê-Paraná deverá ser reaberta à navegação até fevereiro do ano que vem. “Há uma expectativa de que em janeiro ela seja restabelecida parcialmente e, em fevereiro, em definitivo”.

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar



Inteligência em logística integrada.



Docas fará PDZ Ambiental do Porto

Ideia é limitar ruídos, emissões de gases e de partículas decorrentes das operações portuárias para minimizar impactos na Cidade

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

Ruídos, emissões de gases e de partículas decorrentes de operações portuárias serão limitados pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), a estatal que administra o Porto de Santos. Para que os padrões sejam definidos, a Autoridade Portuária defende a elaboração de um Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) Ambiental do cais santista. O material deverá ser elaborado em paralelo ao estudo de define os limites físicos do complexo, a ser iniciado em breve.



Com a conclusão do Plano Mestre – ou Masterplan – do complexo marítimo, elaborado pela Docas em parceria com a Secretaria de Portos (SEP), as atenções se voltam para o novo PDZ do Porto. Esta é considerada a prioridade do ano para a área de Planejamento Estratégico e Controle da Codesp.

No Masterplan, a ideia é estabelecer novos critérios para o acompanhamento do desempenho dos terminais arrendados no cais santista. A Codesp poderá definir índices mínimos de produtividade que as instalações precisarão alcançar para garantir a eficiência das operações. E o PDZ dará as diretrizes para a concepção de um futuro conjunto de arrendamentos no porto santista.

“A partir de agora, a gente começa a elaboração do nosso Plano de Desenvolvimento. O PDZ tradicional é assim: eu tenho uma projeção da demanda, uma capacidade e eu preciso saber quais são os projetos que vão ganhar essa capacidade para atender a minha demanda. Então, nós vamos discutir os projetos. No PDZ nós vamos discutir quais os projetos que vamos ter ganho de capacidade e onde eles estarão. Aí, refaço o meu zoneamento dizendo, por exemplo: preciso fazer um projeto de soja, faço onde? Preciso de um novo projeto de celulose, faço onde? A discussão vai se dar por aí”, explicou o diretor de Planejamento Estratégico e Controle da Codesp, Luis Claudio Santana Montenegro.

Para o executivo, diante das novas possibilidades de exploração do Porto de Santos e do aumento da capacidade de movimentação de carga por conta dos novos investimentos, uma questão merece atenção. Trata-se da relação Porto-Cidade e dos impactos da atividade no município.

“Tem ruídos no Porto. Qual é o ruído que chega na Cidade? Tem que traçar um limite. Em



Barulho da buzina de trens que passam pela zona portuária e são ouvidos em outras partes Cidade deverá ser regulamentado para minimizar impactos, afirma Montenegro

Evolução

“É lógico que isso é evolutivo. Claro que, em um primeiro momento, isso vai gerar um impacto. Então vamos fazer um plano para o futuro? Daqui a 10, 20, 30 anos, o que nós queremos? Onde queremos chegar? Aí, você vai exigir investimentos de todo mundo, organização”.

Luis Claudio Santana Montenegro, diretor de Planejamento Estratégico e Controle da Codesp



desenho de topografia se faz aquelas curvas de nível. Se você desenhar umas curvas de nível para ruído você diz: aqui muito próximo do Porto, o ruído pode ser mais alto, então pode, por exemplo, chegar a 90 decibéis. Um pouco mais distante, no máximo 80. Mais distante, 70, e já dentro da Cidade, 60. Como se discute isso no resto do mundo? Você pode pôr o que você quiser lá para dentro, mas se der mais de 60 de ruído na Cidade, eu vou lá ver o que está acontecendo porque é preciso ter esse compromisso”, afirmou o executivo.

DEFINIÇÕES

O diretor de Planejamento da Autoridade Portuária explica que a localização dos terminais é um fator que deverá ser analisado na hora de definir os limites de ruído e emissão de partículas durante as operações.

“Você define: aqui, eu preciso ter uma atividade que não gere muito ruído porque o meu

ra o acompanhamento, você pega o medidor, vai no local, percorre a linha e vê se passou do limite. Qualquer um pode fazer isso. É um acompanhamento combinado”.

DISCUSSÃO
De acordo com Montenegro, a discussão sobre a emissão de partículas decorrentes das operações com granéis sólidos na Ponta da Praia foi um embrião do PDZ Ambiental do Porto de Santos. Com a renovação do contrato da ADM do Brasil, foi formada uma comissão que passou a tratar do assunto.

“Um ruído que todo mundo já ouviu e incomoda é a buzina do trem. Ele tem que buzinar porque cruza muitas faixas de

rodovias. Então, ele buzina por questões de segurança. Mas é possível pensar em uma sinalização e organização em que ele consiga buzinar menos. Então, quando ele buzinar menos, diminuem os ruídos. E o que precisa? Investimento e realmente saber se aquilo está passando da tolerância ou não”.