

NIRLEY SENA-12/02/2014



Pesquisa abordou a chegada de cargas a um terminal graneleiro da Margem Esquerda (Guarujá), na época em que o tráfego de veículos pesados se intensifica na região, por conta do escoamento da safra agrícola

Projeto simula operações para eliminar gargalos no Porto

Objetivo de alunos e professores da Fatec é otimizar embarques e desembarques no complexo santista

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO



Identificar gargalos logísticos, garantir lucros e ainda otimizar embarques e desembarques no Porto de Santos. Estes são os objetivos de projetos de pesquisa que envolvem simulações de operações portuárias, realizados por alunos do curso de Gestão Portuária da Faculdade de Tecnologia (Fatec) Baixada Santista - Rubens Lara, que fica em Santos, no bairro da Aparecida.

“O foco da simulação é fazer com que gestores tenham capacidade de tomar decisões sem achismo. A simulação gera relatórios que podem ser utilizados como base na hora de definir um procedimento”, afirmou o professor de Simulação em Operações Portuárias da Fatec, Ricardo Reiff Guedes Pinto. Um desses trabalhos acadêmicos abordou a chegada de cargas a um terminal graneleiro da Margem Esquerda (Guarujá) do cais santista. A pesquisa foi iniciada no começo deste ano, justamente na época em que o tráfego de veículos pesados se intensifica na região, por conta do período de escoamento da safra agrícola. Por isso, tinha como objetivo identificar qual era

o gargalo que causava filas nos gates de acesso à instalação.

O aumento do tráfego de caminhões chegou a travar o acesso a Baixada Santista, em março de 2013. O caos viário verificado na época foi causado pela chegada descontrolada de um grande número de veículos sem direção ao complexo e às cidades da região.

Diante do problema, um aluno do curso de Gestão Portuária optou por simular a chegada de caminhões carregados a um terminal especializado na movimentação de grãos. E o professor de Simulação em Operações Portuárias foi o responsável pela orientação da pesquisa acadêmica.

Dados de capacidade de armazenagem da instalação e de previsão da safra de grãos foram informações importantes para a pesquisa. No entanto, conseguir essas referências é a



Pesquisadores utilizam um software que tem como objetivo identificar gargalos nas operações portuárias

principal dificuldade encontrada pelos alunos que se dedicam à pesquisas no setor portuário.

“Gargalo é como rato. Você elimina e ele corre para outro lugar”, explicou o professor. Por isso, todos os processos do terminal, desde a chegada da mercadoria em caminhões, até o embarque das cargas nos navios, são mapeados.

Para alcançar o objetivo, os alunos utilizam um software

que visa identificar o gargalo e otimizar as operações portuárias. Tempos de chegada de caminhões, dos processos de descarga também foram levados em conta durante a elaboração da pesquisa.

CONCLUSÃO

Após a análise da rotina, de equipamentos da instalação e de suas capacidades de operação, foi identificada a necessi-

dade de represamento dos veículos que seguem em direção ao terminal. Para alcançar esta conclusão, relatos de caminhoneiros também foram utilizados no projeto de pesquisa.

“Identificamos a formação de filas no acesso ao terminal. Um superestacionamento sincronizado seria a proposta de mudança para a rotina daquele terminal. Mas, qual seria o impacto ambiental? Pode ser que

ele esbarre nos ambientalistas”, afirmou o professor.

De acordo com a proposta para acabar com o gargalo, a chegada dos veículos ao terminal seria sincronizada através da identificação por radiofrequência (ou RFID, sigla em inglês de Radio Frequency Identification).

“Quando o caminhão passava por um TAG, já identificava e era reportado. Você identifica o tempo que o caminhão leva para chegar e vai liberando. Aí você vê: é sustentável manter 200 caminhões na fila? E sincroniza, através da radiofrequência a descida desses caminhões”.

A implantação de bolsões de estacionamento no planalto também foi apontada pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), a estatal que administra o cais santista, como uma maneira de conter os congestionamentos nos acessos a terminais portuários. Por isso, hoje, só é autorizada a chegada de caminhões agendados no complexo santista.

Caso contrário, os operadores devem arcar com multas estipuladas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A regra diz que todo caminhão com grãos que chegar ao cais santista deve passar pelos pátios reguladores, onde será agendado. O motorista receberá, por escrito, o período em que o terminal poderá recebê-lo.

O terminal que desrespeitar a norma de agendamento e causar congestionamentos pode ser multado de R\$ 1 mil a R\$ 2 mil por caminhão irregular. A normativa também prevê que as instalações recebam multas variando entre R\$ 10 mil e R\$ 20 mil por veículo que interromper o trânsito portuário.

Alunos relatam dificuldades no acesso à informação

■ A elaboração de trabalhos acadêmicos com foco no setor portuário esbarra em um problema que pode comprometer muitas pesquisas: a dificuldade em conseguir dados de movimentação de cargas e de tempos de operações de terminais do Porto de Santos. O acesso de estudantes ao cais santista também é outro desafio enfrentado durante as pesquisas acadêmicas.

De acordo com o professor de Simulação em Operações Por-

tuárias do campus Rubens Lara da Faculdade de Tecnologia (Fatec), Ricardo Reiff Guedes Pinto, frequentemente, os alunos relatam dificuldades para conseguir informações de terminais portuários. Em muitos casos, no início das pesquisas, os estudantes optam por utilizar dados aproximados e só depois conseguem as informações reais.

E, segundo o professor, na maioria das vezes, não são necessários dados comerciais, consi-

derados estratégicos pelas instalações portuárias. Bastam informações operacionais. A maior demanda é por referências de capacidade de recebimento e armazenagem de mercadorias, assim como de embarques.

“O simulador trabalha com dados estatísticos. Se você não tem uma demanda para poder prever, o trabalho fica bem complicado na hora de dimensionar e simular as operações”, explicou o professor.

Em alguns casos, as simulações realizadas durante os trabalhos acadêmicos chegam a conclusões que surpreendem alunos, professores e até mesmo as empresas. Isto aconteceu quando um estudante, funcionário de um terminal do Porto de Santos, identificou uma forma de aprimorar um processo já realizado por profissionais na instalação.

ESTÁGIOS

Entre os alunos, ainda há uma

outra preocupação. Para os que querem entrar no mercado de trabalho, a dificuldade é conseguir um estágio. É o caso da farmacêutica Célia Gomes, que resolveu mergulhar no setor portuário quando deixou a capital e veio morar na Baixada Santista.

Agora, ela e outros alunos buscam uma vaga no mercado, mas esbarram na dificuldade de conciliar as aulas e o trabalho, já que os estágios oferecidos, muitas vezes, são em horá-

rio comercial.

“Por incrível que pareça, a logística do Porto é bem parecida com a de um hospital. Eu gostaria de uma oportunidade de estágio, mas muitas empresas não contratam ou só oferecem estágios em horário comercial”, explicou a estudante. O problema, neste caso, é que as aulas são ministradas nos períodos manhã e tarde, o que impossibilita a frequência dos alunos.