

“Precisamos sincronizar a demanda de chegada rodoviária com os prazos e tempos das operações nos terminais”

Helder Barbalho, ministro dos Portos

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar

Caminhões com destino ao cais serão monitorados nas estradas

Medida foi anunciada ontem, durante apresentação do Plano Safra 2016 para autoridades e empresários da região

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

Os caminhões com destino ao Porto de Santos serão monitorados por leitores óticos (do sistema denominado OCR, que identifica as placas dos veículos) instalados no trajeto até o cais, tanto nas estradas como no complexo marítimo. A medida vai facilitar a adoção de planos de contingência, caso haja necessidade de repressar o tráfego que segue em direção ao cais santista para evitar congestionamentos.

Este será um dos principais diferenciais da *Operação Safra 2016*, elaborada pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) para garantir o escoamento da safra agrícola até os terminais santistas, sem a formação de congestionamentos nos acessos rodoviários à região.

O plano foi discutido ontem, por autoridades e empresários do setor, no Terminal de Passageiros Giusfredo Santini. No evento, também estavam representantes dos governos Federal e Estadual e das prefeituras de Santos, Guarujá e Cubatão. A abertura da solenidade contou com a presença do ministro dos Portos, Helder Barbalho.

Segundo a Codesp, todas as informações captadas no trajeto dos caminhões até o Porto serão analisadas na central de monitoramento da companhia. Ela funciona no prédio do Tráfego da estatal, no Paquetá, ao lado do Armazém 12-A.

“(O diferencial desta safra estará) principalmente ao longo da cadeia logística, nos pontos de controle. Agora vamos con-



Ministro dos Portos, Helder Barbalho participou da apresentação do plano, destacando a necessidade de sincronizar o tráfego e as operações

seguir fazer tudo através das leituras dos OCR dos caminhões diretamente. A fiscalização vai ficar muito mais fácil, inclusive para o acionamento dos planos de contingência, se forem necessários”, explicou o diretor de Operações Logísticas, Cleveland Lofrano.

Desde 2014, todo caminhão que chega ao Porto dois dias antes ou dois dias depois do período agendado para carga ou descarga é considerado um veículo infrator. Conforme resolução da Docas, 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.

Também está previsto que as instalações serão multadas em R\$ 10 mil ou até R\$ 20 mil por veículo que interromper o trânsito portuário.

Para o próximo ano, a expectativa é de que seja possível sincronizar a chegada de caminhões e trens ao Porto. O objetivo é eliminar conflitos rodoferryviários no cais santista.

“Estamos querendo cada vez mais segregar o acesso ferroviá-

Impacto

“A fiscalização vai ficar muito mais fácil, inclusive para o acionamento dos planos de contingência”

Cleveland Lofrano, diretor de Operações Logísticas da Codesp

rio do acesso rodoviário. É um programa que a gente está começando a implementar, mas eu não sei se ele vai ser implementado ainda nesta safra. Nós estamos fazendo todo o planejamento com antecedência, baseado nas experiências anteriores, e nós acreditamos que vai melhorar muito, uma vez que, com muita antecedência, tratamos de problemas-chave junto a todos os intervenientes, tanto os terminais privados, como os órgãos dos governos Federal, Estadual e municipais”, explicou o diretor da Docas.

INTEGRAÇÃO

No evento, o ministro Helder Barbalho destacou a necessidade de planejamento para que esta safra seja a maior e a mais eficiente, já que, no campo, o Brasil tem demonstrado sua capacidade de produção. Neste ano, 57,6 milhões de toneladas de grãos sólidos de origem vegetal deverão passar pelo Porto. Soja (grãos e farelo) e milho serão os principais produtos exportados.

“Precisamos sincronizar a demanda de chegada rodoviária com os prazos e tempos das operações nos terminais e fazer essa combinação, para evitar que tenhamos filas longas e engarrafamento. Isso parte do princípio do planejamento e da junção dos governos Federal, Estadual e municipais integrados com todos os atores que compõem, seja a atividade de fiscalização interna nos portos, seja a operação externa aos portos, na certeza de que estaremos evitando ao máximo qualquer tipo de constrangimento para o dia a dia da região da Baixada”, afirmou Barbalho.

O prefeito de Santos, Paulo Alexandre Barbosa (PSDB), destacou a necessidade de garantir a acessibilidade ao Porto e, principalmente, a manutenção da qualidade de vida da população da Baixada Santista. Para isso, segundo ele, ainda é preciso avançar, principalmente, em obras que garantam o acesso ao complexo.

“O agendamento e as outras medidas que foram adotadas surtiram um efeito positivo, houve um avanço. São necessários alguns aprimoramentos para que a gente possa evoluir ainda mais, mas é importante destacar que além dessas medidas de tecnologia, logística e organização de procedimentos, as obras de infraestrutura são imprescindíveis, essenciais para que nós possamos facilitar o escoamento e garantir, não só no escoamento de 2016, mas em todas as outras safras seguintes”.



Convênio com a CET-Santos permite que guardas portuários apliquem multas nas vias do complexo marítimo

Docas firma parcerias com CET-Santos e PF

■ A Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) firmou convênios para a fiscalização do trânsito nas vias portuárias e a segurança das instalações do complexo. Os acordos foram oficializados ontem, durante o fórum realizado pela estatal. O primeiro foi assinado com a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) de Santos e o segundo, com a Polícia Federal (PF).

Inibir ações ilícitas e preservar a segurança das tripulações de embarcações atracadas e ancoradas no Porto de Santos estão entre as ações da Polícia Federal. Com esse convênio, que terá validade de cinco anos, haverá patrulhamentos na área de fundeio, na Baía de Santos, no canal de navegação do cais

santista e, por terra, em conjunto com a Guarda Portuária.

Já para garantir a segurança do tráfego de veículos no Porto, a Docas renovou o convênio com a CET. O instrumento autoriza guardas portuários a atuarem na fiscalização do trânsito.

Ao todo, 90 guardas foram treinados pelos agentes municipais. Eles são capacitados para fiscalizar o trânsito de veículos e pedestres e ainda aplicar multas em caso de irregularidades, de acordo com o Código Brasileiro de Trânsito.

Sanções relacionadas ao excesso de peso, às dimensões e às lotações dos veículos também poderão ser aplicadas pelos guardas. Essas autuações deverão ser encaminhadas, sema-

nalmente, à CET para processamento, notificação, aplicação da penalidade e arrecadação.

“A Codesp traz parceiros estratégicos, que são importantes para dar garantia à sociedade e ao Plano Safra. Nós temos que fazer a integração entre os poderes de forma que a Polícia Federal possa garantir, pelo lado federal, toda a segurança do Porto”, disse o diretor-presidente da Companhia Docas, José Alex Oliva. E completou: “A parte da CET é importante para evitar conflitos urbanos e para que a nossa Guarda Portuária possa agir complementariamente a essa atitude, minimizando os conflitos. Queremos fazer logística. Logística é tempo, é eficiência e é o que nós estamos buscando”.

Nova contratação da dragagem é adiada

■ Ao contrário do que havia sido previsto pela Secretaria de Portos (SEP), o novo contrato para a dragagem do Porto de Santos não foi assinado entre a pasta e a EEL Infraestruturas, empresa que será responsável pelo serviço. O motivo de mais um atraso neste processo foi a não apresentação de documentos por parte da firma.

“O contrato está pronto. O que cabia à SEP já está feito. Porém, a empresa precisa apresentar documentações que são fundamentais. E nós não vamos assinar um contrato se a empresa não apresentar todas as documentações exigidas, cumprindo as regras legais e garantindo a lisura do processo”, explicou o ministro dos Portos, Helder Barbalho, ontem, em Santos.

O titular da SEP destacou que “a empresa precisa apresentar documentações que certifiquem que a mesma está adimplente com as suas certidões”. Segundo ele, a pasta vem “cobrando a todo instante” o envio destas informações.

A EEL Infraestruturas pediu R\$ 369 milhões pelo serviço, mas chegou a ser inabilitada e recorreu à Justiça para garantir a permanência no processo licitatório. Segundo Barbalho, este processo atrasou em seis meses a conclusão do processo licitatório.

Apartir da assinatura do contrato, a empresa terá cinco meses para realizar os projetos básicos (composto de desenhos,



EEL venceu concorrência para dragar canal e berços do Porto de Santos

memoriais descritivos, especificações técnicas, orçamento, cronograma e outros elementos técnicos necessários para a caracterização da obra) e executivo (mais detalhado que o básico, apresentando ainda como o serviço será realizado) da dragagem. Depois, realizará o serviço por 12 meses.

A nova dragagem prevê o aumento da profundidade do canal de navegação e das bacias de acesso aos berços de atracação do cais santista, dos atuais 15 metros, em média, para 15,4

e 15,7 metros. Já os locais de atracação terão uma fundura variando de 7,6 a 15,7 metros.

A obra é fundamental para garantir o melhor acesso de embarcações ao complexo. A meta é que o calado operacional do Porto (a altura da parte do casco do navio que permanece submersa) seja fixado em 13,5 metros em toda a extensão do complexo.

Até o fechamento desta edição, *A Tribuna* não conseguiu contato com representantes da EEL Infraestruturas.