

Celebração. A Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) e o Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo comemoram o dia nacional do Agente Marítimo com uma cerimônia nessa quinta-feira, às 16h45, na sede da CPSP, no Cais da Marinha, no Porto de Santos.

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar



Incêndio no terminal retroportuário da Localfrio, em Guarujá, em janeiro deste ano: falta de informações sobre quais cargas estavam em chamas atrapalhou a ação dos bombeiros para combater o incêndio

Codesp pretende monitorar cargas perigosas no Porto

Essa é uma das medidas debatidas entre as autoridades locais para melhorar a segurança do complexo marítimo

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

A Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), a estatal que administra o Porto de Santos, pretende monitorar a armazenagem de produtos perigosos no cais santista. A ideia é que a Autoridade Portuária tenha total controle das cargas explosivas ou químicas, com base em informações prestadas pelos terminais e pelos órgãos anuentes. O tema foi debatido durante reunião da Comissão Local das Autoridades Anuentes do Porto de Santos (Claps), realizada na última terça-feira.

Recentemente, o Porto de Santos foi o cenário de dois grandes incêndios, que envolveram carregamentos químicos ou explosivos. O primeiro, há um ano e dois meses, atingiu os tanques da Ultracargo, na Alemoa, em Santos, na Mar-

gem Direita do complexo marítimo. O sinistro levou nove dias para ser controlado, sendo considerado a maior ocorrência deste tipo no País.

Em seguida, em janeiro, o terminal retroportuário da Localfrio, na Margem Esquerda (Guarujá), foi atingido pelas chamas. Conforme relatos dos bombeiros que atuaram no combate ao fogo, nas primeiras horas de incêndio, houve dificuldade em identificar quais cargas estavam sendo consumidas e, assim, quais os meios adequados para conter as chamas.

É justamente este problema que a Codesp quer evitar. O tema está em discussão na Claps, que integra a Comissão Nacional das Autoridades nos Portos (Conaportos). De acordo com o diretor-presidente da Docas, José Alex Oliva, um grupo de trabalho, composto por

várias autoridades que atuam no Porto, estuda uma forma de garantir o rastreamento de cargas perigosas no complexo.

Uma proposta apresentada pelo grupo é de que os contêineres de cargas perigosas tenham um arquivo de dados localizado fora dos terminais. A ideia é que, em um sinistro, esse arquivo seja consultado e os bombeiros receberiam, por meio de um aplicativo de mensagens (por exemplo, o WhatsApp), os dados do contêiner sinistrado e a melhor rota de acesso ao local.

Outras ações defendidas pelo grupo já foram implantadas. Entre elas, está a obrigatoriedade da apresentação do layout dos terminais de contêineres, identificando suas rotas de acesso e a disposição das cargas. Outra medida foi a adequação do acesso de emergência à

Controle

“Quando (uma carga perigosa) chegar, vou ser comunicado e terei o controle em tempo real. Se movimentou, serei informado”

Alex Oliva, presidente da Codesp

Margem Esquerda (Guarujá). Trata-se de uma obra civil de nivelamento do leito carroçável com o cruzamento da via ferroviária.

O grupo de trabalho também propôs realizar exercícios simulados bimestrais e, ainda, treinamentos com os funcionários das instalações portuárias e moradores da região, abordando como se portar em caso de acidentes.

A criação de um inventário dos equipamentos cedidos em caso de acionamento do Plano de Auxílio Mútuo (PAM, que envolve as empresas do setor para o combate a sinistros) e a compra de equipamentos diversos para exclusivo uso do órgão também foram defendidas pelo Claps na reunião da última semana.

PLANO DE MONITORAMENTO

Dentro do plano de monitoramento de cargas perigosas apresentado por Oliva, as informações serão geridas pela Docas. “Elas terão duas fontes: a

empresa e uma fonte que estamos trazendo da origem. Quando a carga sair de qualquer outro País em direção a Santos, nós teremos um link com a Receita Federal e com a Abtra (Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados) e teremos essas informações”.

Segundo o presidente da Codesp, a Autoridade Portuária também precisará ser comunicada em caso de movimentação de mercadorias entre terminais do cais santista.

“Quando chegar, vou ser comunicado e terei o controle em tempo real. Se movimentou, serei informado em qual terminal, quadra, fila estará. E ainda qual é número do contêiner. Tudo dentro do padrão IMO (Organização Marítima Internacional, na sigla em inglês)”.

Para isso, será necessária a implantação de sistemas eletrônicos, capazes de interligar as informações dos terminais e as da Receita Federal, o que levará cerca de três meses, prevê Oliva.

A partir daí, em casos de incidentes, a Autoridade Portuária será a primeira a ser acionada, já que terá o controle de todas as informações. Em seguida, os dados sobre as cargas serão disponibilizados para outros órgãos.

Fenop defende regras para todo o segmento

■ O presidente da Federação Nacional dos Operadores Portuários (Fenop), Sérgio Aquino, defende a criação de regras para todas as instalações que armazenam cargas perigosas no complexo santista. A ideia é que as normas sejam aplicadas tanto em terminais portuários e retroportuários, como em transportadoras que, eventualmente, possam armazenar produtos químicos ou explosivos. Para o executivo, esta é uma medida mais eficaz do que a gestão que a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) pretende fazer das informações prestadas pelos terminais portuários.

“Talvez isso funcione de maneira mais positiva do que a Codesp controlar isso de maneira centralizada, até porque a Codesp tem atribuições exclusivamente sobre a área do porto organizado. É por isso que é importante um trabalho conjunto com as prefeituras, a Cetesb e o Ministério Público, de forma a normatizar essa arma-

Sem diferenças

“Não pode haver flexibilidade com quem está dentro ou fora do Porto. Não é a localização territorial que deve dar diferenças do controle. Independente de onde for, a exigência deve ser a mesma”

Sérgio Aquino, presidente da Fenop



zenagem, com regras valendo para qualquer instalação, inclusive verificando as transportadoras, que também em alguns momentos efetuam armazenagem de contêineres”, disse Sérgio Aquino.

Segundo o presidente da Fenop, em primeiro lugar, é preciso ter atenção para que todos os terminais que operam contêineres, dentro ou fora da área do porto organizado, cum-

pram normatizações de controle e posicionamento de cargas. Tal cuidado é necessário pois, em alguns casos, há diferenças entre os sistemas utilizados pelas instalações.

No caso dos terminais portuários, existem exigências da Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês). Mas as instalações que ficam fora da área portuária, portanto, os retroportuários, não têm

um regimento específico.

“O ideal, então, é obrigar que todos os terminais tenham sistemas (de informações) que comprovem essa disponibilização e isso de forma redundante, tanto em sistemas no próprio terminal como em um local de retaguarda, para eventualmente, se houver um sinistro que afete as instalações administrativas, isso (os dados das cargas) possa ser rapida-

mente disponibilizado remotamente”, destacou o presidente da Fenop.

Diante disso, Aquino defende uma ação conjunta, envolvendo a Codesp e outras autoridades, como as prefeituras, para regulamentarem a obrigação de cada empresa.

“Ao mesmo tempo que é fundamental garantir regimentos de segurança, é fundamental garantir regimentos isonômicos. Não deve existir diferença de responsabilidade. Com relação à segurança, não pode haver flexibilidade com quem está dentro ou fora do Porto. Não é a localização territorial que deve dar diferenças do controle. Independente de onde for, a exigência deve ser a mesma”, destacou o representante dos operadores.

CONSELHO

De acordo com Aquino, questões como esta poderiam ser discutidas pelo Conselho de Autoridade Portuária (CAP), caso o órgão tivesse mantido seu ca-

ráter deliberativo (revogado pela nova Lei dos Portos, em 2013). Ele lembrou das regras de obrigatoriedade de paradas dos caminhões em pátios reguladores e ainda do agendamento do tráfego, que foram definidas pelo órgão.

O presidente da Fenop lamenta a redução de poder do CAP, afirmando que o órgão “tinha competência, por exemplo, para harmonizar os sistemas de transporte município, estado e federal e isso tem uma correlação com as unidades logísticas, como no caso dos terminais retroportuários”.