

Passeio no Porto. O público poderá conhecer o Porto de Santos em passeios gratuitos pelo Canal do Estuário, a bordo de escunas, nessa 5ª-feira, das 9h às 18h20. As saídas serão pela Ponte Edgar Perdigão. A atividade, da Prefeitura, celebra o aniversário do Porto (festejado nessa data)

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar

Agentes defendem melhorias em acessos e áreas para carga

Sindamar, que comemora 50 anos de atividade, apoia uma maior participação da iniciativa privada nos portos

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

Investimentos nos acessos viários e aquaviários e o aumento das áreas para armazenagem de mercadorias devem ser as prioridades do Porto de Santos para aumentar sua competitividade. A avaliação é do presidente do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), Marcelo Neri. Já a entidade, que completou 50 anos ontem, tem como desafios vencer as barreiras da burocracia e investir em capacitação profissional e no aperfeiçoamento de sistemas que garantam a agilidade dos trâmites portuários.

Indispensáveis nas relações comerciais e para garantir a eficiência dos complexos portuários, os agentes marítimos são os representantes locais dos armadores, as empresas proprietárias de navios. O profissional é o responsável por contatar todos os elementos necessários para o embarque ou o desembarque de cargas nos portos. É ele quem estabelece comunicação direta com os terminais marítimos, com a Praticagem (os práticos são quem orientam a navegação dos navios no canal de navegação), com a Receita Federal, com os órgãos sanitários e com transportadores de carga.

Entre as atividades desenvolvidas pelas agências de navegação, estão a prestação da assistência necessária na representação comercial, serviços de documentação, negociação de re-

boque e combustível para a embarcação e a captação da carga para o espaço disponível no navio, além do controle das operações de carga e descarga e o recebimento e a remessa do valor do frete ao armador.

“Estamos em uma posição em que conseguimos ver o todo. O agente marítimo tem um papel catalizador e faz a ponte entre as autoridades e as questões relacionadas às operações”, destacou Neri.

Para o presidente do Sindamar, são três os pontos negativos em termos de infraestrutura portuária nacional. E em nenhum deles, a responsabilidade direta é dos terminais, mas do Governo.

“O principal problema brasileiro, em termos de logística e infraestrutura, está nos acessos viários (aos complexos marítimos). O acesso aquaviário é outra questão, que está relacionada com a eficiência, mas também é preciso pensar em armazenagem. No caso específico dos grãos, do caminho da zona produtora para cá”, citou Marcelo Neri.

Parceria entre poder público e empresas



“Quanto mais as empresas tiverem participando para tentar ajudar o Governo a ser mais célere, é válido e funciona. Mas é preciso tomar cuidado com questões de monopólio. A função do Governo é fazer a regulação, enquanto a execução fica para a iniciativa privada. Acho que é o binômio que daria mais certo”

“O principal problema brasileiro está nos acessos viários”

Marcelo Neri, presidente do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar)

Sindicato vai priorizar capacitação

■ ■ ■ Para o presidente do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), Marcelo Neri, a capacitação profissional dos agentes marítimos está entre os pontos que merecem maior atenção da categoria nos próximos anos. O dinamismo do setor, a globalização e o avanço tecnológico são os fatores que tornam o aperfeiçoamento tão importante.

O Sindamar completou seu 50º aniversário ontem. Mas, historicamente, a categoria conquistou seu espaço logo no início da navegação entre os portos do Mediterrâneo. Com o crescimento das trocas comerciais entre os povos, surgiram as rotas e os mercados regulares e foi necessário maiores cuidados com os navios e cargas transportadas em suas escalas.

“O tempo trouxe muitas mu-

danças, mas, nos últimos 10 anos, as transformações aconteceram com maior celeridade, por conta da tecnologia. Houve a implantação de programas como o Porto Sem Papel (PSP). Foi o agente que auxiliou na feitura do sistema com as autoridades. Sem dúvida, agora, o profissional precisa ser muito mais capacitado do que era antigamente”, disse Marcelo Neri.

Além de fluência na língua inglesa e nos conhecimentos do setor de comércio exterior, os agentes marítimos precisam ser dinâmicos. “Nós estamos no centro de toda a cadeia logística de transporte e intervenientes, autoridades”.

Para o futuro, o Sindamar aposta em sistemas que otimizem o setor, como a implantação do Sistema de Gerenciamento de Informações do Tráfego de Embarcações (VTMIS) do Porto de Santos, que deve entrar em operação no fim do ano. Segundo Neri, com o VTMIS, será possível ajudar no fechamento de contratos com armadores, por conta das informações que poderão ser disponibilizadas.

O presidente do Sindamar ainda aposta no aperfeiçoamento de sistemas já em operação, como o PSP e os ligados à Receita Federal. Neri destaca que “um País forte precisa ter instituições fortes. Nós intermediamos discussões entre os atores do comércio exterior, o Governo e as autoridades. É preciso pensar no longo prazo”.

DRAGAGEM

Para o presidente do Sindamar, uma saída que pode garantir a melhoria no acesso aquaviário dos portos está na concessão da dragagem para a iniciativa privada. No entanto, as empresas que passarem a ser responsáveis pelo serviço precisarão ser reguladas e terão as mesmas responsabilidades, como a preservação do meio ambiente e a necessidade de prestação de contas.

“Eu sou da opinião de que, quanto mais as empresas tiverem participando para tentar ajudar o Governo a ser mais célere, é válido e funciona. Mas é preciso tomar cuidado com questões de monopólio. A função do Governo é fazer a regulação, enquanto a execução fica para a iniciativa privada. Acho que é o binômio que daria mais certo”, destacou Marcelo Neri.

Outro fator apontado pelo representante dos agentes de navegação é a redução da burocracia nos portos e a celeridade de processos no setor. Segundo ele, cada agente marítimo leva cerca de duas horas e meia para inserir as informações necessárias para o cadastramento de uma embarcação no sistema Porto Sem Papel (PSP) – software desenvolvido pelo Governo Federal nos últimos anos para agilizar a atracação e a operação de navios nos complexos marítimos, mas que tem apresentado problemas na sua utilização cotidiana. Para Neri, é necessário otimizar o sistema.

Em termos operacionais, o presidente do Sindamar cita as dificuldades enfrentadas com a falta de servidores públicos – agentes que fiscalizam e liberam as operações – que atuam 24 horas por dia na vistoria de embarcações. “Porto não pode admitir receber navios no período noturno e eles terem de aguardar a ida de um fiscal a bordo apenas no dia seguinte”, disse.