

Grupo Maersk aposta em revolução digital
O novo presidente do conselho de administração da A.P. Moller-Maersk, Jim Hagemann Snaab, apresentado ontem em evento em Copenhague, prometeu ampliar o uso de sistemas digitais nas operações da empresa.

PORTO&MAR

Codesp prevê crescimento na operação de contêiner até 2045

Esse aumento e a evolução de outras cargas serão analisados na nova versão do Plano Mestre do Porto de Santos

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO
Com a melhora da economia brasileira e seu maior desenvolvimento e, ainda, novos avanços tecnológicos, as expectativas apontam para que o Porto de Santos amplie sua movimentação de contêineres nas próximas três décadas. E, neste cenário, o cais santista aumentará a operação de cargas de maior valor agregado, segundo o diretor-presidente da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), José Alex Oliva.

Para definir os parâmetros do crescimento previsto para os próximos 28 anos – até 2045 – foram abertos ontem os trabalhos para a elaboração do Plano Mestre do complexo marítimo santista. As discussões sobre esse estudo aconteceram durante a 1ª edição do Seminário sobre Planejamento Portuário, promovido pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPAC) na manhã dessa terça-feira, no Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, no Porto.

O plano mestre é um instrumento de planejamento de um porto, com projeções de seu desenvolvimento e de suas operações. A nova versão irá trabalhar com as demandas do complexo marítimo para 2045. O trabalho será feito a partir da parceria entre o MTPAC e a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC).

“Esperamos cargas com valores agregados mais representativas, para fortalecer a economia brasileira. É fundamental o agronegócio, mas ele só não pode ser responsabilizado pelo crescimento do País. Nós precisamos de tecnologia, melhoria, produto industrializado, produção e competitividade no mercado externo e, para isso, nós temos que estar tecnicamente qualificados”, destacou o diretor-presidente.

Segundo a coordenadora-geral de Gestão da Informação Por-

PROJEÇÃO

“Esperamos cargas com valores agregados mais representativas, para fortalecer a economia brasileira. (...) Precisamos de tecnologia, melhoria, produto industrializado, produção e competitividade no mercado externo e, para isso, nós temos que estar tecnicamente qualificados”

José Alex Oliva,
diretor-presidente da Codesp

tuária do MTPAC, Mariana Pescatori, a previsão é de que o Plano Mestre do Porto de Santos seja concluído em setembro. Antes disso, em junho, uma versão inicial do estudo será apresentada à comunidade portuária.

“A versão preliminar do plano vai ser publicada no site da SEP (Secretaria Nacional de Portos) e vamos abrir um prazo para que a comunidade encaminhe seus comentários. E eles serão todos respondidos e incorporados, eventualmente, ao documento”, destacou a executiva.

Segundo Mariana, para se ter uma projeção apurada do complexo até 2045, serão necessárias entrevistas com a comunidade portuária, que já foram iniciadas. A partir daí, serão definidas as prioridades do Porto nos próximos 28 anos.

“A gente calcula a capacidade do Porto para atender a essa demanda e verifica lacunas, o que a gente tem de déficit de capacidade. E a partir disso, a gente define o plano de ação. Ele não está só na área de infraestrutura. Ele está na área de melhoria da gestão, em questões de meio ambiente, portocidade e ações que devem ser aprimoradas. É uma visão completa de todas as melhorias que podem acontecer no Porto”, destacou a coordenadora.



Movimentação de contêineres em Santos: cofres são utilizados no transporte de cargas de valor agregado



Metodologia para elaboração do plano mestre foi debatida ontem, no salão do Terminal Giusfredo Santini

Docas conclui revisão da poligonal

■ A Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) concluiu a revisão da poligonal do Porto de Santos. Agora, o estudo deve ser encaminhado ao conselho da empresa, à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTAPC), para aprovação dos novos limites do cais santista.

“Apresentamos uma versão que teve questionamentos. Fizemos ajustes, todas as adequações e vamos apresentar a versão final ao Consad (Conselho de Administração) da Codesp”, destacou o diretor de Relações com o Mercado e Comunidade Docas, Cleveland Sampaio Lofrino. Em seguida, segundo o diretor, a análise será enviada à capital federal para o aval dos dois órgãos. Só assim, serão definidos as novas áreas do complexo santista.

A poligonal é a denominação dada à figura formada pelos limites do porto organizado. A Lei nº 12.815, a Lei dos Portos, define que essa área engloba as instalações portuárias, a infraestrutura de proteção e o acesso ao porto. E forma uma representação em mapa, carta ou planta dos limites físicos do porto organizado, espaço geográfico onde a Autoridade Portuária detém o poder de administração do porto público.

A definição das áreas sob responsabilidade do Porto foi alvo de disputa de três órgãos federais anos atrás. O problema envolvia o Núcleo da Base Aérea de Santos (Nubast), que ocupa terrenos na Margem Esquerda do Canal do Estuário, em Guarujá. A Codesp queria incluir na poligonal a instalação militar e lotes próximos. No entanto, a Antaq foi contra, mas a extinta Secretaria de Portos (SEP) insistiu na ideia da Autoridade Portuária.

Por fim, após pedido do Ministério da Defesa, definiu-se que a unidade militar, assim como os terrenos do entorno, ficaria fora do Porto.

TCU recomenda que haja participação das cidades

■ O envolvimento da comunidade portuária e dos municípios na elaboração do Plano Mestre do Porto de Santos foi recomendado pelo Tribunal de Contas da União (TCU), após analisar a proposta do estudo. A avaliação foi concluída em oito meses e levou em consideração práticas adotadas em grandes portos internacionais, como Roterdã, na Holanda, Southampton, na Inglaterra, Los Angeles, nos Estados Unidos, e Dublin, na Irlanda.

“Em qualquer porto do mundo, a relação Porto-Cidade é tratada de forma estratégica. E o que nós constatamos é que, no processo que estava sendo feito, essa relação tinha sido renegada para um segundo momento, que seria o PDZ (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto)”, destacou o auditor de controle externo do TCU Alessandro Filadelpho Belo.

Para o secretário de Desenvolvimento Econômico e Portuário de Guarujá, Gilberto Benzi, algumas questões da Margem Esquerda do Porto (onde está Guarujá) precisam ser avaliadas no plano mestre.

“Hoje o maior ônus, além da

parte da poluição, é o acesso ao Porto. Nós não temos um acesso exclusivo. Ele atravessa um bairro populoso, causa transtorno para a cidade. Existe um projeto parado, que é a Avenida Perimetral. A primeira fase foi realizada, mas por si só não tem sentido para a cidade. Ela só vai ser contemplada quando a fase 2 for concluída, com a ponte, o elevado, um acesso totalmente dedicado ao Porto, sem nenhuma interferência com o viário municipal”, destacou.

Para o secretário de Assuntos Portuários, Indústria e Comércio de Santos, Omar Silva Júnior, além dos problemas de fluxo de veículos e da falta de locais para estacionamento de caminhões no município, há o problema da qualificação de mão de obra.

“Temos um contingente muito grande de pessoas que dependem do Porto e sem qualificação. À medida em que a tecnologia vem chegando, vai avançando, é necessária a qualificação. A gente vai ter um risco muito grande nessa área de emprego”, destacou o secretário.