

FALE COM A GENTE!
Editor: Leopoldo Figueiredo
E-mail: portomar@atribuna.com.br
Telefone: 2102-7269

Fabricantes vão estudar navios autônomos
As fabricantes Rolls-Royce (sistemas de propulsão naval) e MacGregor (equipamentos portuários) firmaram uma parceria, na semana passada, para estudar o impacto de navios autônomos no mercado.

PORTO&MAR

Porto de Santos prepara nova versão de seu plano mestre

Metodologia para elaboração do estudo será debatida hoje, na Cidade, em seminário promovido pelo Governo

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

A nova versão do Plano Mestre do Porto de Santos começará a ser elaborada nesta semana, com a realização de entrevistas com representantes da Autoridade Portuária e de terminais do cais santista. A forma como será feito o estudo será tema de um debate hoje, pela manhã, no Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais. Trata-se da 1ª edição do Seminário sobre Planejamento Portuário, promovido pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPAC).

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), por meio de seu Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans).

O objetivo dessa parceria é melhor operacionalizar os portos brasileiros e garantir o escoamento de toda a produção nacional. A ideia é que, em San-

tos, o trabalho possa determinar não só o potencial de crescimento do cais e das instalações, mas também o tipo de carga a ser movimentada em cada parte do complexo.

Segundo o diretor de Relações com o Mercado e Comunidade da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp, a administradora do Porto), Cleveland Sampaio Lofrano, as entrevistas serão realizadas por representantes do MTPAC que já estão na Cidade. A partir desses dados, será possível identificar a demanda do complexo até 2045.

“São informações de demanda, capacidade, da parte operacional, sobre o que os terminais preveem de expansão”, destacou o executivo. “É fundamental a participação da comunidade portuária, da Cidade, ouvir players e todos que têm relação com a atividade. Algumas diretrizes vão sair dessas entrevistas”, explicou.

Até maio, a Secretaria Nacional de Portos do MTPAC realizará três rodadas de entrevistas com cerca de cem instituições públicas e privadas. A ideia é que o estudo de Santos se torne referência nacional no



Operação de contêineres no Porto de Santos: demandas operacionais do complexo até 2045 serão estudadas

PARTICIPAÇÃO

“É fundamental a participação da comunidade portuária, da Cidade, ouvir players e todos que têm relação com a atividade. Algumas diretrizes (do novo Plano Mestre do Porto de Santos) que vão sair dessas entrevistas”

Cleveland Sampaio Lofrano,
diretor de Relações com o Mercado e Comunidade da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp)

setor, por envolver uma grande quantidade de informações.

Desta vez, o MTPAC ampliou o escopo das análises para a elaboração do plano mestre, dando maior ênfase à relação Porto-Cidade. A expectativa da pasta é concluir esse trabalho no prazo máximo de 12 meses.

Em paralelo, deve ser elaborado, pela Codesp, o novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos. Neste caso, o estudo é operacional e se refere à distribuição e à eficiência portuária. Tanto ele como o Plano Mestre e o Plano Nacional de Logística Portuária (PNLP) precisam estar alinhados, no entendimento da Secretaria Nacional de Portos.

De acordo com o diretor de Relações com o Mercado e a Comunidade da Codesp, a maior parte desses trabalhos será realizada por técnicos da própria empresa. Já alguns levantamentos mais complexos deverão ser contratados pela Autoridade Portuária.

EVENTO

O seminário de hoje abordará aspectos do planejamento portuário nacional, da gestão portuária, do meio ambiente, da interação Porto-Cidade e da logística de carga marítima, projeções de demanda, e metodologia de trabalho, entre outros.

O evento terá início às 9h30, com participação do diretor-presidente da Codesp, José Alex Oliva. Em seguida, às 9h50, haverá uma apresentação do Tribunal de Contas da União (TCU). Às 10h25, a palestra será da Secretaria Municipal de Assuntos Portuários, Indústria e Comércio, com foco na Interação entre o Porto e a Cidade. Em seguida, às 11 horas, está prevista uma apresentação de representantes do MTPAC.

Por fim, haverá um debate entre os participantes. A Codesp ficará responsável pela mediação das discussões.

Cargas perigosas terão maior prazo

DA REDAÇÃO

A resolução da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) que exige o envio eletrônico de informações sobre o transporte e a armazenagem de produtos perigosos, no Porto de Santos, entrará em vigor apenas em maio. A estatal que administra o cais santista atendeu aos pedidos de usuários do complexo e definiu esse novo

prazo para a implantação da norma.

Assim, em cerca de dois meses, todas as informações relativas aos embarques, desembarques e trânsito de mercadorias perigosas deverão ser prestadas através do sistema informático Porto sem Papel (PSP, programa que libera a atracação de navios). Além do nome das substâncias, será necessá-

rio apresentar informações relativas à carga, assim como o número de identificação das composições da mercadoria.

Dados como peso, ficha de emergência do produto e ainda a posição em que ela ficará no navio também deverão ser fornecidos à Autoridade Portuária. Tudo isso deve ser feito 48 horas antes do embarque ou 24 horas antes da chegada do navio ao cais santista, no caso de importações.

Segundo o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, a categoria pede que este processo seja feito até seis horas antes dos embarques, por conta do dinamismo e da imprevisibilidade das operações portuárias.

O não cumprimento das regras impostas pela Codesp poderá causar a mudança de ordem de atracação ou ainda a desatracação do navio infrator.

Recentemente, o Porto de Santos foi o cenário de dois grandes incêndios, que envolveram carregamentos químicos ou explosivos. O primeiro, em abril de 2015, atingiu os tanques da Ultracargo, na Alemoa, em Santos. O sinistro levou nove dias para ser controlado, sendo considerado a maior ocorrência deste tipo no País. Em seguida, em janeiro de 2016, o terminal retroportuário da Localfrio, na Margem Esquerda (Guarujá), foi atingido pelas chamas.