

Paranaguá. Em um ano com uma safra agrícola recorde, o Porto de Paranaguá (PR) fechou o mês de janeiro com uma alta de 15% nos embarques de soja, somando 432 mil toneladas do grão, 57 mil toneladas a mais do que no primeiro mês do ano passado.

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar

Docas reduz horário em setor de atracação. Agentes temem atrasos

Decisão administrativa da Codesp pode atrapalhar manobras de navios e distribuição do trabalho, diz Sindamar

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

Para cortar despesas com folha de pagamento, a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) reduziu em duas horas a jornada de trabalho no setor responsável pela programação de atracações de navios no Porto de Santos. A medida já é vista com preocupação por agentes marítimos, que apontam atrasos e prejuízos aos usuários do complexo santista.

“Sem dúvida, haverá acúmulo de manobras de navios com diversas restrições pela Praticagem, ternos de Estiva à disposição e custos adicionais refletindo em toda cadeia logística que interage com o comércio exterior. Esses problemas, certamente, não foram avaliados quando da adoção dessa medida”, destacou o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque.

O planejamento das atracações no cais santista é realizado pela Supervisão do Tráfego Aquaviário (STA) da Codesp, que integra a Gerência de Acessos Terrestre e Aquaviário (Getaq) da companhia. O departamento faz o controle dos navios em relação a sua documentação e a seus dados técnicos, com a finalidade de efetuar a correta programação de atracação em obediência às normas, às resoluções e à legislação vigentes. Também faz seu acompanhamento até deixarem a re-



CARLOS NOGUEIRA

Para reduzir custos, Docas diminuiu horário de trabalho em setor que cuida das atracações no Porto de Santos

gião do Porto.

O setor também se responsabiliza pela solicitação para a execução de serviços acessórios nos navios, durante sua estada no cais – como os atividades de abastecimento de água e combustíveis das embarcações e a escolta terrestre para mercadorias especiais e cargas de projeto.

Todos os dias, pela manhã, há uma reunião em que são

definidos os horários (“janelas”) de atracação. Mas, de acordo com Roque, às sextas-feiras, principalmente as que precedem feriados prolongados, esse trabalho se estende até cerca de 10h30, sobrando pouco tempo até a saída para o almoço às 11 horas.

“Na semana passada, fomos comunicados que uma associada (do Sindamar) tentou mudar uma atracação de navio de-

pois da reunião de atracação. Às 12h45, ainda não tinham conseguido falar com alguém por telefone para fazer o pedido fora de boca, como os funcionários da Codesp tratam. Foi preciso aguardar até as 13 horas para conseguir falar sobre a alteração do horário de um navio que havia acabado de ter uma mudança de prioridade. Isso atesta o quanto será prejudicial para as operações dos

Prejuízos

“Sem dúvida, haverá acúmulo de manobras de navios com diversas restrições pela Praticagem, ternos de Estiva à disposição e custos adicionais”

José Roque,
diretor-executivo do Sindamar

navios e para a própria Codesp”, destacou Roque.

Segundo o executivo, as agências que não trabalham com fiança bancária serão as mais afetadas. Isto porque, em alguns casos, as empresas fazem depósitos bancários para garantir a atracação das embarcações. A medida é comum em navios graneleiros.

REQUISIÇÃO DE MÃO DE OBRA

A interrupção das atividades do setor de atracação durante o horário do almoço também pode prejudicar a requisição de portuários através do Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo), entidade que administra as escalas de serviço dos trabalhadores avulsos, caso de estiva-

dores, conferentes e vigias. Isto porque, segundo o diretor do Sindamar, a programação deve estar definida até 11h25 para a solicitação das equipes, o que acaba não ocorrendo com a interrupção do funcionamento do departamento da Docas no horário de almoço.

A saída, segundo o representante das agências de navegação, é o escalonamento de funcionários da Codesp entre 11 e 13 horas. “A requisição de trabalho junto ao Ogmo para o período da tarde vai até 11h15, por vezes até 11h25 e, se adotado o escalonamento dos funcionários, haverá precisão para saber quem entra ou não na sequência. E como já enfatizado, ajudaria a sedimentar melhor junto à Praticagem (os profissionais que orientam a navegação dos cargueiros no interior do complexo marítimo) e aos amarradores os navios programados após a reunião diária, que termina ao redor das 9h45 ou 10 horas”, explicou José Roque.

CODESP

Em nota, a Codesp informou que eventuais impactos gerados nas programações e agendamentos dos navios previstos serão avaliados no período de implantação de um novo horário de atendimento. A estatal destacou que está revendo os horários de turnos de toda a empresa, visando eliminar impactos no atendimento aos usuários e agências de navegação.

“A iniciativa de alteração teve caráter exclusivamente administrativo e, até o presente momento, não se verificou nenhuma ocorrência. Destacamos que o processo está em fase de implantação e sujeito a eventuais adequações, visando a melhoria do nível de serviço”, informou a Autoridade Portuária.