

Estado analisará novo acesso viário à região da Alemoa

Proposta foi apresentada pelo presidente da Ama, João Maria Menano

MARCELO SANTOS
DAREDAÇÃO

Enquanto o Governo Federal não viabiliza um novo acesso entre a Via Anchieta e o sistema viário da Margem Direita do Porto de Santos, o Governo do Estado, por meio da Dersa, estudará a abertura de uma passagem para carros e caminhões sobre a linha ferroviária na Alemoa, como solução para situações de emergência.

A medida é considerada por empresários do setor como uma alternativa necessária, uma vez que, atualmente, a região da Alemoa conta com apenas um acesso rodoviário.

A proposta é do presidente da Associação das Empresas do Distrito Industrial e Portuário da Alemoa (AMA), João Maria Menano. A sugestão foi apresentada durante sua participação no painel *Acessos Terrestres do Porto de Santos*, parte da programação do Santos Export 2017 - Fórum Internacional para a Expansão do Porto de Santos. O debate foi realizado na tarde de ontem, com

TÚNEL

O diretor de Operações e Logística da Rodrimar, Willy Maxwell, que participou do painel *Acessos terrestres do Porto de Santos*, cobrou a construção do túnel submerso Santos-Guarujá. Ele lembrou que o tráfego entre as duas margens é fundamental para o Porto e que gera muito trânsito na entrada da Cidade e na Rodovia Cônego Domênico Rangoni. O diretor-administrativo da Dersa, Felipe Babbini Marmo, respondeu que o Estado não desistiu do empreendimento. Entretanto, segundo ele, a obra depende de a União autorizar a capacidade de endividamento de São Paulo. Atualmente, o Estado defende a construção de uma ponte entre a Alemoa e a Ilha Barnabé, a ser erguida pela concessionária do Sistema Anchieta-Imigrantes, a Ecovias.

mediação da editora-chefe de A Tribuna, Arminda Augusto.

Organizado pelo Grupo Tribuna e pela Una Marketing de

Eventos, o evento ocorreu no Mendes Convention Center, em Santos.

Segundo Menano, em situações de emergência, sem o atual acesso entre a rodovia e a Margem Direita e não havendo a transposição ferroviária, ficasse isolado na Alemoa. Ele disse que a passagem sobre os trilhos poderia ficar fechada pela Dersa ou Prefeitura, sendo liberada em situações pontuais, como congestionamentos.

O diretor-administrativo da Dersa, Felipe Babbini Marmo, que participou do painel, afirmou que, antes, será preciso consultar a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT, que é a reguladora do sistema ferroviário) sobre a proposta.

Conforme Marmo, também será necessário avaliar se o trecho está em área do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) ou da concessão da Ecovias, a concessionária do Sistema Anchieta-Imigrantes, ou em local da Prefeitura. "Nada impede de estudarmos esse



Painel do Santos Export debateu os acessos rodoviários e ferroviários ao complexo marítimo santista

assunto", concluiu ele.

Já o prefeito de Santos, Paulo Alexandre Barbosa (PSDB), disse no painel que anunciará, até o fim do ano, uma destinação da área do antigo Lixão da Alemoa, incluindo uma faixa entre o Viaduto da Alemoa e o antigo aterro.

Menano, que cobrou uma destinação para o local, lembrou que essa gleba pertence à Prefeitura e tem 3,5 quilômetros de comprimento por 20 metros de largura.

Barbosa disse que a área tem proteção ambiental, mas que estuda transformá-la em acesso ou prepará-la para alguma atividade econômica.

Também no painel, o presidente da operadora T-Grão,

Virgílio Pina, distribuiu aos debatedores um pen drive com um estudo da concessionária ferroviária Rumo com uma lista de 42 entaves nos acessos ferroviários ao Porto.

CRUZAMENTO

Pina destacou que o entrave mais grave fica no Armazém 1, onde tem o cruzamento da ferrovia com a Avenida Perimetral. Ele lembrou que, neste ponto, localizado na região do Valongo, os trens que entram reduzem a velocidade em 50%, formando filas de quem está entrando ou saindo do Porto.

O empresário disse que a solução é, ao em vez do cruzamento, a ferrovia continuar reto. O trecho onde estão os trilhos ho-

je seria destinado para a circulação de caminhões. Segundo ele, as empresas ferroviárias já se entenderam e falta uma decisão oficial.

ANTT

O gerente de Regulação da ANTT, Tito Lívio Queiroz e Silva, afirmou que áreas da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp, a Autoridade Portuária) não competem ao órgão. Porém, disse que a ANTT começou a realizar audiências públicas para a repactuação dos contratos da União com as concessionárias ferroviárias MRS e Rumo e que essa obra poderia ser incluída na negociação que está prevista.

Porto abandona papel e fica on-line ainda este ano

■ O Porto de Santos eliminará, até o final de ano, o uso de papel em seus trâmites formais. A promessa é do diretor de Operações Logísticas da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), Carlos Henrique de Oliveira Poço, que participou do painel *Novas tecnologias nas operações do Porto de Santos*, parte da programação do Santos Export 2017. O debate foi mediado pelo editor de Porto & Mar de A Tribuna, Leopoldo Figueiredo.

Poço afirmou que o sistema informatizado está sendo implantado paulatinamente. Ele cita como exemplo o fim da papelada para o registro dos coletores de resíduos sólidos do Porto. São empresas que, para se cadastrar, apresentam 500 páginas de documentos. No próximo mês, disse Poço, todo esse trabalho será on-line.

O executivo contou ainda que, este ano, o Porto começará a usar drones para o controle ambiental e fiscalizações. Com o equipamento, o fiscal poderá observar o outro lado do navio, ao qual hoje não tem acesso.

O delegado-chefe da Polícia Federal em Santos, Júlio César Baida Filho, que também parti-



Baida, da Polícia Federal: escaneamento de todos contêineres movimentados no complexo é um avanço

cipou do painel, afirmou que no campo da segurança eletrônica há muito investimento no complexo marítimo. Segundo ele, são raros os portos que, como o cais santista, escaneiam 100% dos contêineres.

O presidente do Ecoporto, Philippe Masse, lembrou que mesmo os criminosos se adaptam à tecnologia. Ele contou

que uma quadrilha, para burlar a segurança, clonou um caminhão, sua adesivagem (licença para circular) e placa.

A solução, disse o executivo, é investir em maior controle, como biometria. Baida respondeu que a Polícia Federal já sugeriu o uso da tecnologia, pois o crachá pode ser furtado e clonado.

TRÁFEGO MONITORADO

Outro participante do painel, o professor Cledson Akio Sakurai, do curso de Engenharia Ambiental e Portuária do Campus Baixada Santista da Universidade Federal de São Paulo (Unifesp), destacou o monitoramento de caminhões realizado para evitar congestionamentos gigantescos, como o de 2013.

Na época, o Conselho de Autoridade Portuária (CAP), que reúne órgãos públicos e empresas do setor, decidiu implantar o monitoramento. Com a tecnologia, os caminhões passaram a fazer o agendamento para ter o momento certo de operar no Porto, o que já reduziu os congestionamentos.

De acordo com Akio, é preciso investir mais em tecnologia e usar a facilidade que hoje está nos smartphones. O próprio caminhoneiro pode usar aplicativos para cumprir o agendamento de sua viagem. "O smartphone permite dar acesso à tecnologia mais rápida para as operações", disse.

O uso da tecnologia, alerta o professor, permite analisar os dados que chegam via monitoramento, como os tempos e atrasos das cargas e se houve desvios. "A tecnologia traz dados, há muitas informações, mas é preciso ter ferramentas para analisá-las".

É o mesmo caso do uso de câmeras. Se há 500 delas no Porto, um operador não dará conta de assimilar todas essas informações, o que exige investimento em um sistema de análise efetiva do que é captado. (MBS)

Como Santos, Antuérpia discute acessos

■ Acessos terrestres e aquaviários, ligação seca entre margens. Esses temas, que são recorrentes nas discussões sobre o Porto de Santos, também são debatidos no complexo portuário de Antuérpia, na Bélgica - que será visitado pela comitiva do Santos Export - Fórum Internacional para a Expansão do Porto de Santos neste mês.

"Os portos (Santos e Antuérpia) têm muita similaridade. São duas margens. Em Antuérpia, o porto se desenvolveu primeiro na margem direita, como ocorreu com Santos", destacou o representante do Porto da Antuérpia no Brasil, Ricardo Sproesser, que apresentou o complexo em uma palestra ontem, no Santos Export 2017.

O porto belga, com mais de 200 anos, só ligou as duas margens em 2015. Segundo Sproesser, o túnel tem acesso ferroviário e rodoviário. (FB)

Codesp utilizará transporte hidroviário

■ A Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) pretende explorar o transporte hidroviário no Porto de Santos. Ontem, durante sua participação no Santos Export 2017, o diretor-presidente da empresa, José Alex Oliva, anunciou que, no próximo mês, abrirá uma chamada pública para firmas interessadas no transporte de cargas pelos rios da região.

"Uma das alternativas para o Porto de Santos é acrescentar novos acessos. Mas só se fala em acesso terrestre", disse ele.

De acordo com o executivo, o projeto hidroviário do cais santista prevê a criação de pelo menos três pontos de embarque de cargas - dois em Cubatão e um na Alemoa.

Além do projeto, Oliva destacou que já há um levantamento topográfico das vias navegáveis e cartas náuticas aprovadas pela Marinha. "Temos projetos de balizamento, dois pontos possíveis de serem plataformas logísticas. Estamos em negociação com duas áreas em Cubatão, onde chega ferrovia e rodovia, e vamos poder diminuir o número de caminhões", explicou.

A ideia é que as cargas que seguem em direção ao complexo em veículos terrestres sejam embarcadas nas barcaças e, em seguida, transportadas até os terminais portuários. Segundo Oliva, cada embarcação retira 50 caminhões do tráfego urbano.

"Já tem empresa se mobilizando para trazer embarcações, bar-

caças. Já tem terminal conversando com possíveis armadores. O regramento está pronto, falta só oficializar com essa apresentação", disse.

A viabilidade do transporte hidroviário é expressa pela quantidade de rios e braços de mar que cruzam a região. São 180 km de vias navegáveis que podem ser utilizados para deslocar cargas, segundo a Fundação para Desenvolvimento Tecnológico da Engenharia (FDTE).

Há dois anos, a Codesp já havia informado que as hidroviárias poderiam evitar trajeto rodoviário de 50 km para o transporte de contêineres entre terminais das duas margens do cais. (FB)