

Avanço da tecnologia dá agilidade para portos

Codesp expõe projeto do VTMS para Santos

EGLE CISTERNA
DAREDAÇÃO

As novas tecnologias que devem ser adotadas no Porto de Santos e em sua cadeia logística foram o tema que abriu a tarde de debates no terceiro painel do Santos Export Brasil 2018 - Fórum Internacional para a Expansão dos Portos Brasileiros.

A Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) apresentou o projeto do Vessel Traffic Management Information System (VTMIS, ou sistema de informações de gerenciamento do tráfego de embarcações, em tradução livre) do complexo portuário santista e das mudanças que estão sendo feitas no projeto inicial para a adoção do calado dinâmico.

"Estamos em negociação com o Exército para a cessão das áreas para a implantação dos sensores. Estamos providenciando a compra dos equipamentos que nos permitirão implantar o calado dinâmico", afirma Marcelo Santiago Villas-Bôas, gestor do VTMIS da Docas.

Com o sistema em funcionamento, que vai monitorar em tempo real todas as condições para a entrada dos navios no canal do Porto, ele acredita que o serviço hoje executado pela Praticagem do Estado de São Paulo será complementar.

"A Praticagem exerce uma postura proativa na organização do tráfego, mas, à medida que a Codesp tem o VTMIS operacional e permita planejar o acesso ao Porto, teremos como fazer a otimização da entrada dos navios. Vamos trabalhar com eles na otimização da utilização do canal", avalia.

"Há dez anos, a Praticagem já buscou otimizar o que não era nosso dever. Hoje, nós monitoramos o canal com o que há de mais moderno no mundo", diz o diretor presidente da Praticagem de São Paulo, Nilson Ferreira dos Santos. Para ele, o conflito de competências da Codesp e da Praticagem com o novo sistema "é um tema sensível a ser discutido". Santos diz deixar como legado à comunidade um sistema eficiente e de custo zero. "Mas a Praticagem continua sendo parceira (da Codesp), e precisamos pensar em conjunto".

INTELIGÊNCIA COGNITIVA

O painel também teve a apresentação do líder de IoT (Internet of Things, ou internet das coisas) da IBM América Latina, Carlos Tunes. "A inteligência artificial, cognitiva, não é mais o futuro. Ela é aplicada em bancos, carros, na medicina e também na área portuária".

Tunes explica que o foco da tecnologia no setor é criar



Membros dos setores público e privado abordaram temas como tráfego marítimo, calado dinâmico e comércio exterior menos burocrático

automação nos processos existentes. Contêineres e caminhões com sensores que deem acesso a dados para tomada de decisões são possibilidades.

"Em Roterdã (na Holanda), temos digitalização 3D de todo o porto, o que permite fazer simulação para testes de eficiência e aprimorar as operações", conta o representante da IBM, segundo o qual essa inovação torna o porto num local mais atrativo para negócios.

EXEMPLO CAPIXABA

O diretor presidente da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), Luís Claudio Santana Montenegro, mostrou o que já está em funcionamento no Porto de Vitória. "Nós lançamos o desafio de criar um centro nacional de referência em tecnologia, em que se busque a inovação, e estamos dando o

primeiro passo para isso".

Lá, o VTMIS funciona desde o ano passado, e o projeto para a instituição da Cadeia Logística Portuária Inteligente (Portolog) está sendo desenvolvido e deve se tornar realidade. "A implantação da tecnologia está indo bem, mas por que não somos um modelo mundial? Os nossos processos são arcaicos e temos, culturalmente, um apego a esses processos", pondera.

Montenegro afirma que a principal dificuldade para vencer esse desafio de mudança de cultura está na falta de confiabilidade. "Todo mundo desconfia de todo mundo. Uma autoridade não confia na informação da outra e, para resolver isso, só com colaboração".

O dirigente dá como exemplo a fiscalização de contêineres, em que cada entidade responsável por determi-

nado setor, como Receita Federal, Vigilância Sanitária e Segurança, pode abrir a mesma carga várias vezes. Isso seria sanado se um único agente fizesse uma inspeção e os demais confiassem no levantamento.

Montenegro defende parcerias com instituições de pesquisa e universidades para buscar a inovação, dando como exemplo o modelo seguido para o crescimento do Vale do Silício, polo norte-americano de referência mundial no desenvolvimento tecnológico.

O Portal Único, que integra órgãos do Governo Federal para o Comércio Exterior, é uma promessa para que informações integradas e de confiança circulem em breve.

"É um conceito de guichê único para o comércio exterior, que visa a dar mais agilidade ao trâmite. A inspeção é uma coi-

sa que está prevista", explica o coordenador geral de Normas e Facilitação de Comércio do Departamento de Competitividade no Comércio Exterior (Decoe), Felipe Caixeta. Ele expôs o projeto, que está sendo desenvolvido pelo Governo Federal.

Desde junho, pode-se emitir a Declaração Única de Exportação (DUE), que reduziu o tempo do procedimento em 30%. O Governo pretende ampliar o serviço para a importação.

O próximo passo da modernização do sistema, diz Caixeta, é o processamento antecipado das declarações de importação e exportação. "A mercadoria vai chegar ao Porto e já será liberada, o que vai ser um grande impacto, pois ela não vai precisar ser armazenada".

Novo modal pode atingir 1.200 km/h

Os participantes do evento, promovido pelo Grupo Tribuna, puderam ver, por minutos, o que até pouco tempo atrás seria considerado um projeto futurista vindo de uma obra de ficção científica.

Ricardo Penzin, diretor de Desenvolvimento de Negócios no Brasil da Hyperloop Transportation Technologies, apresentou o conceito de um novo meio de transporte que está sendo desenvolvido em 12 países do mundo, o Hyperloop.

Uma espécie de avião sem asas, o veículo se desloca dentro de um tubo a vácuo a uma velocidade de 1.200 quilômetros por hora, o que significa fazer uma viagem entre São Paulo e Rio de Janeiro em 22 minutos. O modal pode fazer o transporte de cargas ou passageiros.

No Brasil, a empresa apostou na logística e em carga e montou um centro de pesquisa em Minas Gerais. "Nos próximos dez anos, teremos algo sendo construído que foi desenvolvido aqui e exportado para o mundo todo", diz Penzin.

Com o mote de sustentabilidade, eficiência e integração, o equipamento terá placa solar, responsável por produzir a energia necessária para a sua locomoção.

Ainda sem números projetados para operações de carga, a promessa da empresa é de que, até o final do ano, o primeiro teste de transporte de passageiros seja feito em Toulouse, na França, num trajeto inicial de 1,5 quilômetro. (EC)

Diretor da Antaq defende utilização de hidrovias

Uma reflexão sobre alternativas para acesso de cargas ao Porto foi o tema do último painel da tarde de ontem no Santos Export Brasil.

O diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Adalberto Tokarski, defende a utilização de hidrovias.

"Na região, temos 200 quilômetros de rios navegáveis ou possivelmente navegáveis, e essa é uma forma de aumentar a capacidade do Porto em receber mercadorias com investimento público quase zero", afirma o dirigente.

Tokarski menciona que o trecho da hidrovia que chega até Cubatão já está pronto, o que possibilitaria, por exemplo, o tráfego de contêineres entre terminais.

"Precisamos de outras soluções. Não dá para colocar mais caminhões dentro da Cidade. Precisamos ver a área empresarial trabalhando e as empresas se colocando à disposição para que isso ocorra", conclama.

O presidente da Bandeirantes e da Deicmar, Washington Flores, acredita que a hidrovia pode ser um bom meio de transporte, mas questiona o modelo atual por não ver nele viabilidade financeira.

"Como usuário do Porto, não tenho dúvida de que é um projeto desejável, algo que gostaríamos de ver implementado, mas não vejo o transporte rodoviário sendo substituído", diz.

O representante da Antaq lembrou a importância do modal durante a greve dos caminhoneiros. "O Porto de Santos não parou por conta da hidrovia, e até o abastecimento foi feito por barcaças".



Tokarski (à esq.) citou importância do tráfego por rios na greve dos caminhoneiros; Flores (à dir.) concorda, mas vê modelo inviável para Santos

DE IMEDIATO

"Um porto não existe sem seus acessos terrestres. Neste ano, nós devemos ter a primeira renovação de contrato de uma malha ferroviária. O contrato ainda vale por mais dez anos, mas por que esperar este tempo se podemos ter esse investimento dos empresários agora?"

Thiago Martorelly Quirino de Aragão
Gerente regional da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) em São Paulo

Flores concorda. "Vimos a vulnerabilidade do Brasil com os caminhoneiros. Se alguém tinha dúvidas sobre se precisamos de investimento nesta área, isso foi sanado depois da greve".

FERROVIAS

A antecipação da renovação do contrato da malha ferroviária paulista que dá acesso ao cais santista foi o destaque trazido pelo gerente executivo da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) em São Paulo, Thiago Martorelly Quirino de Aragão.

De acordo com o técnico, o processo da Rumo já foi envia-

do ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPAC), que deve validar o processo com o Tribunal de Contas da União (TCU).

Conforme adiantado pela Secretaria do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), no mês passado, o plano de investimentos da empresa para a renovação do contrato por 30 anos tem previsão de R\$ 4,35 bilhões para melhorias no setor e o fim de gargalos. O contrato pode ser assinado ainda neste ano.

Quanto à MRS, a empresa deve investir R\$ 7,4 bilhões, e a expectativa é de que o contrato seja firmado no primeiro tri-

mestre do próximo ano.

Aragão pontua que, entre as melhorias esperadas, as concessionárias das ferrovias devem modernizar a malha, mudar o perfil do trem - passando de 80 para 120 vagões - e adequar pátios.

Por orientação do Governo, não deve ser paga outorga, cujo valor será revertido para a resolução de conflitos urbanos.

Outro item previsto nos novos contratos é o direito de passagem, com uma cláusula que prevê um teto tarifário para que outras empresas possam usar a malha ferroviária. (EC)