

FALE COM A GENTE!

Editor Leopoldo Figueiredo
E-mail portomar@atribuna.com.br
Telefone 2102-7269

“Hoje, 60% das cargas do Porto vêm pelo meio rodoviário. Temos que mudar a matriz de transporte porque o Porto não pode depender de um único modal”

Cleveland Lofrano diretor da Codesp

PORTO & MAR

Docas aguarda inscrição de operadores

Diretor da Codesp prevê que, ao menos, seis empresas se apresentem para explorar a Hidrovia do Porto de Santos nesta fase inicial

EGLE CISTERNA
DA REDAÇÃO

O primeiro trecho da hidrovia do Porto de Santos, com 17 quilômetros de extensão, da Ponta da Praia, em Santos, até o Canal de Piaçaguera, em Cubatão, já está homologado e pronto para ser utilizado. A Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp, a Autoridade Portuária) aguarda que empresas interessadas em utilizar o modal para o transporte de cargas no cais santista façam seu cadastro para o início da navegação pela região.

Mas, na prática, a operação pode começar só depois de novembro, pois a obtenção do certificado de operador hidroviário pode levar até 60 dias para ser emitido. O diretor de Relações com o Mercado e Comunidade da Codesp, Cleveland Sampaio Lofrano, acredita que inicialmente seis empresas portuárias devem fazer o cadastro no site da Docas (www.portodesantos.com.br).

Essas informações foram destacadas pelo diretor durante sua apresentação no seminário Hidrovias Já, promovido pela Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS) e pelo Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Estado de São Paulo (Crea-SP), na



Companhia Docas quer utilizar estuário para o transporte de cargas entre as margens e até o retroporto

manhã de ontem.

“Hoje, 60% das cargas do Porto vêm pelo meio rodoviário. Temos que mudar a matriz de transporte porque o Porto

não pode depender de um único modal”, afirma.

Lofrano se preocupa em como as cargas vão chegar ao complexo marítimo, especial-

mente diante do aumento previsto para as operações nos próximos anos. Em 2017, o cais santista movimentou 130 milhões de toneladas e a previsão é de que, em 2030, atinja 205 milhões de toneladas ao ano. “Temos projetos para os acessos marítimos e terrestres, mas (esse volume) pode trazer problemas para o Porto se nada for feito”, avalia.

Estima-se que a rota hidroviária possa movimentar 350 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) por ano.

ECONOMIA

Cleveland Lofrano explica que uma barça pode carregar o equivalente a 58 carretas e que, numa única viagem, um rebocador pode conduzir três balsas. Ele afirma que a hidrovia não vai competir com o transporte rodoviário, uma vez que eles seriam complementares.

Para que a carga chegue às embarcações, a ideia é que haja uma



Diretor Cleveland Lofrano destacou vantagens do modal de transporte

área de transbordo em Cubatão. Atualmente, os caminhoneiros andam, na ida e na volta até São Paulo, em média, 175 quilômetros. Com parte do percurso sendo feito na hidrovia, o trajeto entre o ponto inicial da viagem e o destino final da mercadoria seria reduzido para 130 quilômetros.

“Os caminhoneiros rodam menos, mas podem fazer mais 90 viagens por ano. Isso vai baixar o custo para o operador portuário”, calcula o diretor.

O transporte entre terminais também deve ser otimizado com o início da operação da hidrovia. Hoje, os caminhões que fazem o transporte, conhecido como vira, circulam cerca de 100 quilômetros entre as duas margens do cais santista. Outro impacto apontado por especialistas é a redução no consumo de combustível. Enquanto nas estradas gasta-se 15 litros para o transporte de mil toneladas, numa hidrovia são necessários quatro litros.

REGRAS

O início da utilização dos rios da região estava previsto para o final do ano passado, mas Lofrano justifica o atraso devido à burocracia para definir o regimento do setor.

A última versão da resolução com as normas foi publicada

no final de agosto e traz, além das informações para quem quer se cadastrar, as exigências para tráfego e atracação das embarcações.

As empresas responsáveis pelo transporte de mercadorias pela hidrovia deverão obter o registro de agente marítimo e o cadastro do transportador hidroviário. Já aquelas que movimentam cargas nos terminais portuários devem ter a certificação de operador.

Os interessados em obter cadastro de transportador hidroviário devem preencher um formulário e uma declaração de responsabilidade, além de apresentar documentos que comprovem capacidades técnica e jurídica, regularidade fiscal e idoneidade financeira. Também é necessário o pagamento de uma taxa de cadastro à Autoridade Portuária, que custa R\$ 675. Por enquanto, a Docas não pretende cobrar dos usuários pela utilização da estrutura do cais santista, mas a tarifa deve ser implantada em breve.

Outra exigência da Codesp é que todas as embarcações sejam integradas ao VTMS e que as cargas tenham os dados inseridos em programas como o Porto Sem Papel e a Super- via Eletrônica de Dados.

Questão ambiental preocupa especialistas

■ Uma preocupação de empresários e autoridades com relação à implantação e à operacionalização da hidrovia do Porto de Santos é a questão ambiental.

“Nossa região não tem atraído desenvolvimento por conta da questão ambiental”, aponta o diretor de Portos da Associação de Engenheiro e Arquitetos de Santos (AEAS), o engenheiro Eduardo Lustoza. Ele defende a implantação de Zonas de Apoio Logístico (ZAL) industrial, instaladas ao longo da área de navegação das barcas. Mas para que isso ocorra, ele considera necessário o envolvimento de todos os setores interessados, tanto público quanto privado.

“As margens da hidrovia são áreas verdes que vêm sendo ocupadas de forma irregular e temos degradação”, afirma o representante da AEAS, lembrando que a sustentabilidade prevê um equilíbrio entre o meio ambiente, a economia e a sociedade.

O engenheiro ambiental Ivanilson Lescio, da Triunfo Ambiental, também pondera que o funcionamento da hidrovia só vai avançar se houver diálogo entre todos os envolvidos.

“A hidrovia está numa região muito sensível, de mangue, numa matriz também muito sensível, que é a água. É importante pensar não só na implantação mas na operação”, argumenta Lescio.

Ele explica que um dos maiores problemas é a divergência dos pontos de vista dos órgãos públicos envolvidos com o licenciamento ambiental. Enquanto o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) defende que o processo ocorra para a totalidade da hidrovia, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Trans-

portes (DNIT) entende que ele pode ser feito pontualmente a cada trecho que se pretende utilizar. Lescio reforça que a conversa é fundamental para que o trâmite para se obter a licença seja efetivo e que não se perca tempo refazendo.

A fim de buscar o apoio da esfera pública para facilitar a implantação da hidrovia na região, ao final do seminário promovido pela AEAS, os participantes formaram um grupo de trabalho para elaborar um termo de compromisso com as conclusões do seminário.