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

"Foi uma reunião muito positiva para nós entendermos a visão da Marinha e o que vem pela frente em termos de exigências do mercado externo"

Eliezer Giroux delegado regional da ABTP

PORTO & MAR

Frederico Bussinger

Consultor, engenheiro e economista

Uma ponte para outro amanhã?

O fato é local. Mas a repercussão pode ser nacional.

A nova ligação seca Santos-Guarujá é o tema. Mas a travessia, até ser concretizada, pode legar lições sobre a importância de análises mais racionais, debates mais embasados e processos decisórios mais transparentes, participativos, conclusivos e consequentes. E, no momento em que setores, arranjos e práticas arraigadas no País estão sendo repensados, esse laboratório santista pode ser uma ponte para um novo modo de tomada de decisões estratégicas, de relação sociedade-poderes públicos; e vice-versa.

Nas últimas semanas, andamos duas ou três casas. i) O processo tornou-se público: inicialmente, como marca desses dias, por meio da mídia e das redes sociais; depois, como nos velhos e bons tempos, pelo calor da recente, longa e concorridíssima audiência pública. ii) Prós e contras da ponte foram debulhados e, por contraposição, muitos do túnel também. iii) Interesses econômicos e políticos começaram a ser explicitados, essencial para que, legitimamente, passem a ser tratados como variável de planejamento. E numa boa! Muitos avanços, pois.

Mas, até porque a discussão foi oficialmente aberta, essencial que fatos relevantes sejam esclarecidos. P.ex: i) nem filantropia nem obra a fundo perdido: ponte ou túnel seriam pedagiados; ii) o traçado da ponte "se assemelha", sim, a um dos onze analisados pela DERSA em 2011 (RIMA); mas vale também ser lembrado que, daquele estudo, a alternativa, ao final escolhida, não foi nem ponte nem a diretriz da Ilha Barnabé; iii) alternativas às balsas são vistas como voltadas à mobilidade urbana, mas o são para o tráfego marítimo de igual forma; iv) sem dados de tráfego, difícil avaliar-se implicações das opções: se existem estudos de demanda específicos, eles precisam ser divulgados, mesmo porque os do Plano Mestre sustentam a alternativa-túnel; v) incluir-se o empreendimento na concessão tem vantagens, pode encurtar prazos; mas não há como se garantir que esse contorcionismo terá o aval dos órgãos de controle, cada vez mais restritivos.

Importante, ademais, refletir-se sobre ritos e enunciados axiomáticos: i) O CONSEMA, sem votos contrários, com base em Parecer Técnico de 155 pgs da CETESB (28/MAR/2014), licenciou o túnel da DERSA logo a seguir. Curioso é; mas nada impede que DERSA mude de ideia ou que CONSEMA licencie também a ponte. Mas, até por "economia processual", o episódio indica a conveniência de só se iniciar licenciamentos de projetos consolidados e legitimados junto à sociedade; ii) metodologicamente, a análise de outras alternativas não deveria ser feita cotejando-se suas vantagens e desvantagens em relação à alternativa detalhada e já licenciada? iii) após quase um século de espera, é crível que numa mesma geração sejam implantados ponte e túnel?

Nossa forma de planejar e gerir também ganharia, e muito, se do processo resultasse a prática de alinhamento de tantos planos: PNLT, PNL, PNLP, Plano Mestre e PDZ portuários, PDUI, PDLT, planos diretores e de mobilidade municipais. Talvez, até, seja essa uma oportunidade de finalmente União, Estado e Municípios exercitarem a tal da governança interfederativa; pilar do "Estatuto da Metrópole" (Lei nº 13.089/15), mas que nesses últimos anos segue desafiando juristas, planejadores e gestores.

DHN avalia passar análises para Docas

Medida, que busca agilizar a aprovação dos limites máximos dos calados no Porto de Santos, foi debatida ontem, no Rio de Janeiro

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

A Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN) da Marinha do Brasil avalia a possibilidade de transferir a análise dos limites do calado máximo (maior profundidade que pode ser alcançada pela embarcação quando navegando) para a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp). Uma reunião realizada ontem, no Rio de Janeiro, tratou do assunto com autoridades e empresários do cais santistas. Outro encontro está previsto para setembro, em Santos.

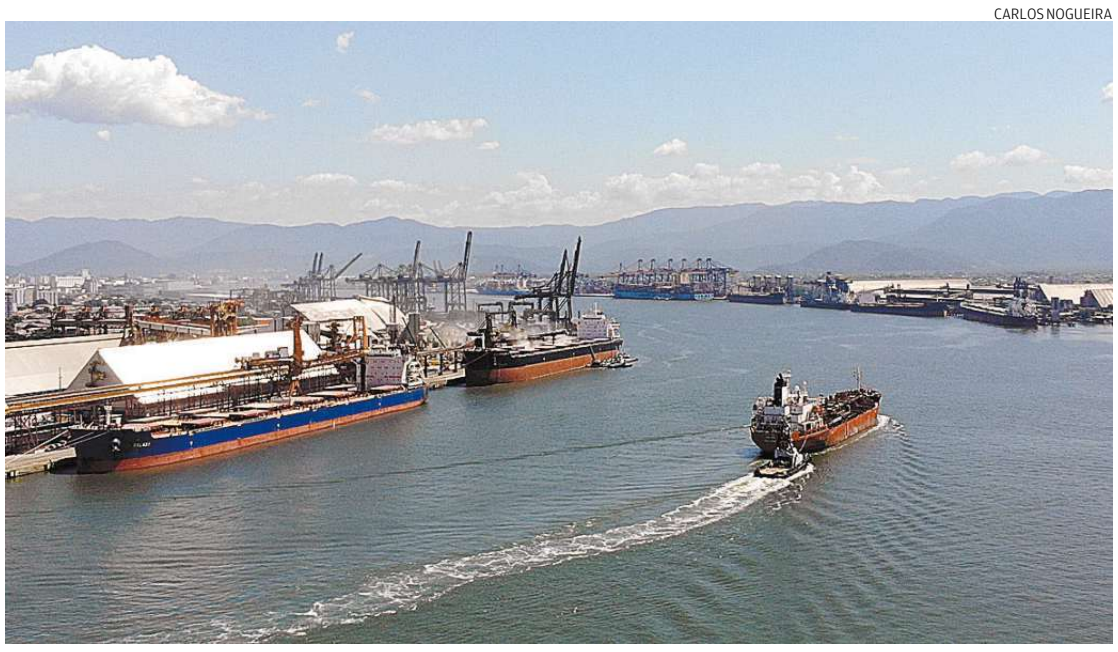
Segundo o delegado regional da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP) e coordenador da Comissão para Acompanhamento da Agenda Temática (CAT) do Conselho de Autoridade Portuária (CAP), Eliezer Giroux, a reunião durou cerca de duas horas e meia. E contou com a participação de representantes do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) e autoridades, como o capitão dos portos de São Paulo, o capitão de mar e guerra Daniel Rosa Menezes.

A comitiva tinha como objetivo pedir a agilização da homologação do calado do canal de navegação do cais santista. Segundo os oficiais da DHN, o trâmite leva em torno de 45 dias, desde que as informações sejam enviadas nos padrões determinados pela Marinha e atendam às especificações técnicas.

Hoje, a Autoridade Portuária é responsável pela realização das batimetrias (exame de verificação das profundidades). Os resultados são repassados à Marinha, que os analisa na DHN. Em seguida, se aprovadas as profundidades, a Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) sugere um calado à autoridade portuária, que os homologa.

"O DHN foi muito proativo e atencioso. Nos apresentaram o processo de análise das plantas e também as exigências que serão necessárias de uma gestão técnica, equipamentos e processos afinados", explicou Giroux.

CARLOS NOGUEIRA



Os limites máximos dos calados dos navios no Porto são homologados pela Codesp por sugestão da CPSP

Transferir para a Autoridade Portuária a análise de batimetrias já é possibilidade analisada pela Marinha. Após o encontro, ficou definido que os dados de estudos oficiais serão repassados para análise dos representantes da iniciativa privada.

EXIGÊNCIAS DO MERCADO

"Foi uma reunião muito positiva para nós entendermos a visão da Marinha e o que vem pela frente em termos de exigências do mercado externo", disse Giroux.

O executivo se refere às novas diretrizes da Organização Marítima Internacional para a navegação entre portos. Elas alteram alguns procedimentos adotados em todos os complexos portuários do mundo. Entre eles, está o de envio de cartas náuticas para armadores.

Hoje, o procedimento é feito com uma antecedência que pode variar entre 30 e 60 dias. Mas, nos próximos anos, essas informações serão disponibilizadas em tempo real pelas autoridades portuárias, o que vai ter implicações na contratação de seguro das embarcações.

"A previsão é de que isso aconteça em um horizonte de cinco a dez anos. Os portos têm de se preparar para essa nova realidade, que vai interferir diretamente no seguro das embarcações", destacou Eliezer Giroux.

A DHN destacou que "considerou a reunião uma grande oportunidade para estreitar os laços com representantes de terminais do Porto de Santos, visando à adoção de medidas conjuntas que contribuam para uma maior celeridade no processo de verificação dos Levantamentos Hidrográficos para o estabelecimento do calado do Porto".

Segundo o órgão, foram apresentadas, ainda, perspectivas futuras nas atividades relacionadas e as soluções em curso para garantir e incrementar a segurança da navegação e, ao mesmo tempo, maximizar a eficiência das operações portuárias, em prol do desenvolvimento econômico nos complexos portuários brasileiros.

Tripulantes morrem a bordo de cargueiro

DE SÃO PAULO

Dois tripulantes morreram e outros três foram internados depois de inalarem gás tóxico no porão de um navio com bandeira das Ilhas Marshall, que navegava a cerca de 300 quilômetros da costa do Espírito Santo ontem. Os sobreviventes – dois ucranianos e um russo – foram socorridos por um helicóptero da Marinha do Brasil e levados para a Capitania dos Portos, em Vitória. Eles foram transferidos para hospitais da região e permaneciam internados no fim da tarde.

O navio mercante *AP Dubrava* havia partido de San Lorenzo, na Argentina, carregado com soja, e navegava com destino a Las Palmas, nas Ilhas Canárias, território da Espanha. O pedido de socorro foi emitido pelo comandante da embarcação, Juan Knego, e retransmitido à Marinha brasileira, após ser captado pela agência marítima Orion Rodos. O capitão informou que os homens tinham inalado gás no porão da embarcação. Ele foi orientado a se aproximar da costa para facilitar o socorro.

Ao abordar a embarcação, a equipe da Marinha constatou que dois tripulantes já estavam mortos. Os outros três, que passavam mal, foram removidos do navio e, após o desembarque na Capitania, dois deles foram levados para um hospital particular da Praia da Costa, em Vila Velha. O outro, um tripulante russo de 50 anos que aparentava desorientação e perda de consciência, foi encaminhado para a unidade Cariacica. Os exames descartaram traumatismo craniano.

Como o acidente aconteceu em alto-mar, em águas territoriais brasileiras, a Polícia Federal vai realizar a perícia no navio para determinar as causas do acidente. A suspeita é de que os tripulantes tenham sido envenenados pelo dióxido de carbono, gás usado no sistema de exaustão e limpeza do navio. Até o início da noite, a nacionalidade dos tripulantes mortos não tinha sido informada.

No fim da tarde, o comandante fez nova solicitação à Marinha, pedindo atracação e estadia de três dias para as tratativas junto às autoridades. Às 18h15, o navio atracou no Porto de Vitória para recomposição da tripulação, segundo nota divulgada pela Codesa, a autoridade portuária local. Durante os três dias, será realizada a perícia pela PF. (Estadão Conteúdo)