

Cargas perigosas: especialistas defendem maior planejamento

Webinar reuniu autoridades e pesquisadores para debater riscos envolvendo a operação dessas mercadorias

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

Monitoramento constante, planejamento de longo prazo, integração e troca de informações entre órgãos anuentes. Estas são algumas das ações necessárias para minimizar os riscos de operações de cargas perigosas no Porto de Santos, segundo especialistas no setor.

O tema foi debatido ontem no webinar *Riscos no Porto e na Indústria*, promovido pela Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS) por teleconferência.

Os riscos envolvendo operações com cargas explosivas voltaram à pauta de discussões da comunidade portuária santista após a tragédia ocorrida no Porto de Beirute, no Líbano, no mês passado. Na ocasião, uma carga de 2,7 mil toneladas de nitrato de amônio explodiu, causando a morte de milhares de pessoas.

O produto é movimentado e armazenado na Margem Esquerda (Guarujá) do Porto. Além disso, é produzido em Cubatão. É a proximidade do manuseio e da operação da carga com

áreas densamente povoadas é vista com preocupação por especialistas, assim como o plano do Governo Federal de implantar terminais de fertilizantes na região de Outeirinhos, na Margem Direita.

A ideia está no novo Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos, aprovado pelo Ministério da Infraestrutura, que prevê a clusterização (concentração de cargas em determinadas regiões) das mercadorias.

Para o presidente da delegacia local do Sindicato dos Engenheiros no Estado de São Paulo (SEESP), Álvaro Luiz Dias de Oliveira, a questão é “extremamente preocupante”. E defende que os estudos que precedem a desestatização da administração da Autoridade Portuária de Santos devem ter um capítulo específico para apontar responsabilidades, no que se refere à segurança das operações de cargas perigosas no caissantista. “A realidade

de passa pela necessidade de monitoramento constante”.

O presidente da AEAS, João Teixeira Salgado, aponta que, diante da preocupação sobre as cargas perigosas, a necessidade de planejamento ganha ainda maior importância. “Se existe risco no material que vem a ser colocado ali e é grande, é uma oportunidade de avaliar o investimento para colocar carga em outro local”.

De acordo com o chefe da unidade regional de São

Paulo da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Guilherme da Costa Silva, o ideal é que cargas perigosas sejam movimentadas e armazenadas longe de áreas densamente povoadas. No entanto, diante da escassez de locais com este perfil, o executivo aponta que um crescimento do complexo marítimo em direção ao mar é a solução mais adequada.

“No Porto de Santos, o risco não é zero. Temos sempre

RISCOS

“Dentro do Porto de Santos, o risco é baixo, mas não é zero. Tem sempre que buscar políticas, capacitações, melhorias de tecnologia para minimizar o risco. É importante integrar órgãos para colocar em prática o planejamento estratégico”

Guilherme da Costa Silva
Chefe da unidade de SP da Antaq

que ficar cobrando das empresas que cumpram a legislação. Mas (o risco) é bem menor do que em Beirute. A única percepção é que dentro do Porto tem grande controle, mas quando a carga sai, a impressão que eu tenho é que não há muito controle”, destacou o executivo da Antaq.

PLANEJAMENTO

Silva admite que os órgãos públicos enfrentam dificuldades no planejamento de ações, entre elas, as de fiscalização. “Existe risco na operação portuária. Dentro do Porto de Santos, o risco é baixo, mas não é zero. Tem sempre que buscar políticas, capacitações, melhorias de tecnologia para minimizar o risco. É importante integrar órgãos para colocar em prática o planejamento estratégico”.

O coordenador da Academia Nacional de Seguros, Sergio Hoefflich, aponta que as universidades podem ajudar o setor público neste processo, principalmente oferecendo ferramentas e soluções para monitoramento de operações de forma proativa. “A preocupação deve se manter. Não é uma questão simples. Se queremos nos desenvolver e o Porto chegar onde ele tem planejado, tem que gerenciar o curto prazo para poder chegar no longo prazo”.



Canal de navegação do Porto de Santos: chefe da unidade paulista da Antaq defende crescimento do complexo marítimo em direção ao mar

ARQUIVO