

Alternativas para inibir furtos são debatidas

Escâner para vagões pode se tornar aliado

TED SARTORI
DA REDAÇÃO

Um escâner para todos os vagões que integram as composições ferroviárias seria uma das iniciativas para inibir o furto de mercadorias que chegam por este modal ao Porto de Santos. No início do mês, a Baixada Santista foi citada como ponto crítico para saques nos vagões com destino ao complexo portuário santista, em audiência pública sobre segurança nas estradas de ferro, realizada pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados.

O Governo Federal, inclusive, quer ampliar as definições das faixas de domínios das ferrovias. Atualmente, o perímetro é de 15 metros de cada lado da linha férrea, como A Tribuna noticiou na última quarta-feira. O gerente comercial da Mota-Engil Engenharia e con-

sultor ferroviário Alan Jones Tavares explicou que o equipamento facilita muito na entrada e na movimentação dos trens dentro dos pátios do Porto de Santos.

“Ele passa pela estrutura, um pórtico que possui um leitor, um escâner a laser ou ainda um escâner à base de câmera. O vagão será ‘lido’ com as informações do que ele transporta. Assim, você tem assegurado que o vagão chegou com o contêiner no destino. Contudo, ele não consegue dizer se o vagão foi violado e se alguma carga parte da carga foi retirada”, explica.

A sugestão foi da deputada federal Rosana Valle (PL), durante reunião realizada semana passada na sede da Autoridade Portuária de Santos (APS).

“Com o aumento das linhas férreas no Porto de Santos, novas medidas de segurança serão necessá-



Uma das preocupações da Autoridade Portuária de Santos é se a adoção de um escâner poderia afetar a chegada e a saída de trens do Porto

rias para garantir a integridade da carga e a segurança dos terminais. Tal medida seria pioneira no Brasil, já existindo em três outros países (Estados Unidos, Índia e Azerbaijão). O Porto de Santos, pela sua magnitude e importância, merece esse protagonismo”, afirma.

O presidente da APS, Anderson Pomini, disse que os impactos desse procedimento nas operações ferroviárias está em estudo.

“Eu, inclusive, pedi para que o nosso pessoal interno estudasse algo do tipo que já foi instalado em outros portos mundo afora, além de acionar o pessoal da Ferrovia Interna do Por-

to (Fips) para que se manifeste sobre eventuais interrupções. Ou seja, isso poderia afetar na operação e na velocidade da subida e descida dos trens? Qual o impacto disso para o Porto como um todo? Nossa premissa principal é que não tenha impactos nas operações”, comenta.

TRANSPONDER

Para a efetividade do trabalho, no entanto, seria necessária a união com outro aparelho, o transponder, segundo Alan Jones. “Ele é acoplado no vagão ou no contêiner que estará sobre um vagão plataforma. Aí, haverá acesso real à posição

deles. Por exemplo, se você quer saber onde está a carga que está vindo de Rondonópolis até o Porto de Santos, pode checar no aplicativo do celular e até estimar em quantos dias ou horas ela chegará a Santos. Isso é possível com um transponder”, exemplifica.

Outra maneira, explica o consultor ferroviário, é a instalação de vários pórticos ao longo da ferrovia. Em cada ocasião que o trem passar por uma estrutura dessa, as informações vão ser registradas e transmitidas para o dono da carga.

“Mas ele não consegue dizer se a carga foi violada ou se tiraram algo de dentro

do vagão. O transponder vai dar um posicionamento global e, dependendo das informações que a ferrovia possa disponibilizar nesse aparelho, ele diz até se o peso do vagão é o mesmo porque há ferrovias que possuem várias balanças de fluxo constante - ou seja, o trem passa e nem precisa diminuir a velocidade. São balanças dinâmicas que pesam cada vagão e o trem como um todo. Por intermédio dessas informações que a companhia passa para o transponder no vagão, é possível saber, por exemplo, se houve retirada de carga do vagão”, detalha.