

Tecnologia pode evitar falhas na entrada de navios no Porto de Santos

Este mês, uma embarcação foi autorizada a atracar sem ter berço disponível no terminal e precisou retornar

ANDERSON FIRMINO
DA REDAÇÃO

O caso envolvendo o navio Seaspán Empire, que bateu em duas balsas no último dia 16 de fevereiro, chamou a atenção por uma situação: ele já havia entrado no Porto de Santos e precisou deixar a área do terminal por não ter espaço para atracar, mesmo autorizado. Nesse retorno, aconteceu o acidente.

A situação joga luz sobre a necessidade de mais berços de atracação, ou uma gestão mais eficiente dos existentes, de modo a evitar novas ocorrências. Uma das necessidades apontadas por especialistas ouvidos por A Tribuna é a implantação do Sistema de Gerenciamento e Informações do Tráfego de Embarcações (VTMIS, na sigla em inglês).

“O Porto de Santos é o maior do Hemisfério Sul, com movimentação de quase 200 milhões de toneladas por ano. São mais de 50 terminais que usam o mesmo canal (de navegação). Existe uma oportunidade que deveria estar sendo tratada com muito foco e prioridade: a implantação do VTMIS. Não é admissível que não tenha um sistema próprio. A questão envolve gestão e eficiência, fundamentais para aumentar a produtividade”, aponta o engenheiro civil e mestre em Engenharia de Transportes pelo Instituto Militar



Navio Seaspán Empire bateu em duas balsas no último dia 16 de fevereiro quando retornava após não conseguir espaço em um terminal

de Engenharia Luis Claudio Montenegro.

Ele lembra que Santos enfrenta um gargalo importante nos acessos. “Há um enorme potencial de atracação de cargas, vindas de uma área de influência que abrange praticamente todo o Brasil. Porém, por mais que se ampliem as estruturas portuárias, como cais, armazéns e áreas de armazenagem, os acessos terrestres e marítimos continuam pressionados, operando no limite da capacidade”.

Segundo Montenegro, o

único porto do Brasil que possui um sistema completo de VTMIS é o do Vitória (ES). Para ele, Santos deveria ter máxima prioridade do sistema, pois a “falta de foco” nesse tema abre espaço para incidentes ou acidentes.

CAPACIDADE

O esgotamento da capacidade portuária é outro fator que merece atenção. “Para se ter uma ideia, em levantamento recente estimamos que Santos, considerando todas as car-

gas e terminais, gasta cerca de R\$ 3 bilhões por ano com multas de sobreestadia de navios (quando as embarcações permanecem por tempo superior ao previsto em contrato). Esse é um recurso que não se recupera. Trata-se de dinheiro pago simplesmente por falta de capacidade operacional”.

O especialista em projetos logísticos Marcos Fernandes Nardi vai na mesma linha. Segundo ele, o problema de Santos não reflete uma única variá-

vel. “Hoje, temos um número limitado de terminais, até pequeno, considerando o porte do Porto de Santos. Esses terminais são impactados não apenas por questões de área primária, como berço e atracação, mas também por uma logística ineficiente na retaguarda do porto. Muitas vezes, a ineficiência operacional de um determinado terminal, especialmente quando falamos de graneis, já compromete as janelas dos navios”.

APS diz que aguarda TCU para implantar sistema

■ A Autoridade Portuária de Santos (APS) afirma que concluiu sua parte do procedimento licitatório para implantação do VTMIS. Agora, diz que depende de resposta do Tribunal de Contas da União (TCU) a uma consulta realizada sobre o sistema para poder contratar a empresa.

Além disso, ressalta que “o projeto foi estruturado com prazo total de cinco anos, sendo dois anos destinados à implantação da infraestrutura física e

tecnológica do sistema e três anos correspondentes ao período de Suporte Logístico Integrado (SLI), compreendendo a manutenção e a consolidação das capacidades operacionais”.

COMO FUNCIONA

A APS explica que valida a programação de entrada dos navios quando a embarcação conta com todas as autorizações (Capitania dos Portos, Polícia Federal, Receita Federal, Anvisa e Vigiagro).

“No cais público, a APS

verifica se a metragem do navio está adequada ao espaço livre disponível no berço. Nos terminais privados (TUPs), o próprio terminal valida essa condição”, acrescenta a autoridade que administra o cais santista. O caso do navio Seaspán Empire aconteceu no TUP DP World.

Após estas etapas, a APS detalha que concede autorização para que a manobra da embarcação possa ser agendada junto à Praticagem. O agente marítimo, então, ajusta

com a Praticagem o horário em que a manobra será iniciada.

De acordo com o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, afirma que a situação vista no último dia 16, de o navio retornar, não é comum.

“Até pelo fato de todos os envolvidos terem conhecimento do calado do navio e comprimento, exceto se houve motivo de força maior”.

PREJUÍZOS

O diretor-executivo do Sindamar, José Roque, diz que o retorno de um navio que não consegue atracar para a Barra de Santos gera custos com o uso dos práticos, para a entrada e saída da embarcação, e despesas com rebocadores, além de interferir no tráfego dos demais navios, o que pode prejudicar outras manobras e a programação do Porto. “Existe também o custo diário do navio, consumo de bunker (combustível), salário da tripulação etc.”, comenta.