

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar

Cruzeiros

O Porto de Santos recebe hoje o navio de cruzeiros *Imperatriz*, da operadora Pullmantur. Ele chega às 9 horas e zarpará por volta das 17 horas.

Contra o caos viário, normas e investimentos

Especialistas criticam medidas 'paliativas' e defendem soluções definitivas para as filas

JOSÉ CLAUDIO PIMENTEL
 DA REDAÇÃO

A primeira semana com a Operação Segregação na Rodovia Cônego Domênico Rangoni, principal acesso viário aos terminais da Margem Esquerda do Porto de Santos, em Guarujá, termina sem apresentar resultados efetivos. A divisão de tráfego na estrada reduziu, em poucos momentos, as filas em direção às instalações portuárias, mas não evitou os diários congestionamentos. Diante desse quadro, especialistas do setor logístico-portuário ouvidos por *A Tribuna* não acreditam na efetividade do projeto, mesmo como medida paliativa, e cobram da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) promessas feitas.

Ex-presidente do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) de Santos e ex-secretário municipal de Assuntos Marítimos e Portuários de Santos, Sérgio Aquino relembra que há pelo menos três regulamentações, estabelecidas pelo CAP

Segregação

A Operação Segregação, implantada desde o último domingo na Rodovia Cônego Domênico Rangoni, prevê a utilização exclusiva pelos caminhões de duas das três faixas da pista Cubatão-Guarujá da estrada. A do acostamento é destinada aos caminhões carregados com grãos, enquanto a da direita, pelos caminhões com contêineres.

em 2010, que não são seguidas pela Docas. "As regras existem, mas não são cumpridas. Caminhão parado em pátio e na rodovia é sinônimo de ineficiência logística", diz.

A primeira delas diz respeito à obrigatoriedade de todos os caminhões graneleiros terem que passar por um pátio regulador antes de chegar ao Porto. Nas reuniões de gerenciamento de crise do CAP, iniciadas na última semana, foram identificados terminais que, até uma semana atrás, não obedeciam essa medida.

Outro regulamento trata da capacidade dos pátios regula-

dores. Caso eles estejam lotados, não seria permitida a vinda de caminhões da fonte produtora até o Litoral de São Paulo. A medida é válida também para os caminhões de contêineres. Hoje, existem apenas dois estacionamentos reguladores na retroárea do Porto de Santos, ambos em Cubatão. Um deles é o Ecopátio, com 1.100 vagas fixas, e o outro, o Rodopark, com 400 vagas. Quando há rotatividade, há a possibilidade de triplidar esses números.

CONTROLE
 Por fim, há a obrigatoriedade

de a Codesp, como Autoridade Portuária de Santos, controlar e fiscalizar todo esse mecanismo. Segundo Sérgio Aquino, de acordo com a regulamentação do Conselho, a Docas deve preocupar-se com as vias de acesso ao Porto, além de ser capaz de verificar o cumprimento de todos os elos do processo, para não haver prejuízo e danos no final dele. "A estatal solicitou prorrogação (para cumprir os regulamentos), mas todas já venceram. Se eles tivessem sido aplicados já no ano passado, hoje a situação poderia ser outra", garante.

"É surpresa para alguém o estrangulamento da Rua do Adubo?", questionou, em tom provocativo, Aquino, citando as condições de tráfego da Rua Idalino Pinês (o nome oficial da via), que liga a Cônego Domênico Rangoni aos terminais da Margem Esquerda.

Procurada, a Codesp informou que não tem qualquer responsabilidade sobre as operações dos pátios reguladores.



A Cônego teve 32,9 quilômetros de congestionamento na quinta-feira

Transportadora tem hora e vez na Embraport. É só ligar e agendar.

Agora a Embraport conta com um sistema de agendamento para recebimento de cargas. Uma boa notícia para as transportadoras, que irão economizar tempo e otimizar suas operações.

Nos dias **9, 11 e 17 de abril**, um representante Embraport estará no terminal para apresentar o sistema e tirar todas as dúvidas sobre seu funcionamento.

DSPA



EMBRAPORT

www.terminalembraport.com.br

Porto cresceu, estradas, não, diz consultor

■ "A Operação Segregação vai ser elogiada até o momento em que alguém precisar de uma ambulância e ela não conseguir chegar a tempo", afirmou o engenheiro e consultor especialista em Infraestrutura e Transportes Marcos Vendramini. Os congestionamentos constantes na Rodovia Cônego Domênico Rangoni, segundo ele, são decorrência da falta de investimentos nas estradas e vias de acesso nos últimos 30 anos. E esse problema não se limita a São Paulo, englobando outros estados, como Mato Grosso e Goiás, produtores de grãos.

Com a construção de um novo acesso viário ligando a Cônego à Avenida Santos Dumont (onde ficam os terminais portuários da Margem Esquerda), prometido pelo Governo do Estado e pela Prefeitura de Guarujá para o final de junho, o especialista acredita que a situação melhorará, mas o problema não será resolvido. "A cada dez anos, o Porto dobra

Sistema viário

"A Via Anchieta e a Domênico Rangoni são as mesmas desde quando o Porto de Santos movimentava 30 milhões de toneladas"

Marcos Vendramini, consultor

a capacidade de movimentação. Tivemos 30 anos para duplicar estradas, vias e acessos. E nada foi feito", indaga. Segundo ele, a tendência é piorar, diante da competitividade internacional no comércio exterior.

"O próximo gargalo a ocorrer está na capacidade de recepção dos terminais. Daqui a pouco, eles não vão suportar a demanda", garante.

Vendramini ameniza a responsabilidade da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), ao garantir que ela cumpriu com o dever de administrar o complexo portuário. Mas culpa a falta de investimentos no trajeto produtor-terminal pela crise estourada há quase dois meses.

"A Via Anchieta e a Domênico Rangoni são as mesmas desde quando o Porto de Santos movimentava 30 milhões de toneladas", destaca.

Só nos dois primeiros meses do ano, o cais santista já operou 15 milhões de toneladas. "Some esse cenário com o crescimento da produtividade do agronegócio brasileiro", provoca, ao afirmar que não houve equilíbrio de investimentos.

Segundo o engenheiro, o Porto de Santos não comporta mais soluções paliativas ou de curto e médio prazo. "Qualquer análise sobre os problemas viários da Baixada Santista e do acesso ao Porto deve requerer um amplo leque de horizontes", finaliza.

Escala de trabalho às 7 horas

Local	Navio	Terno	Produto
Saboó-3	Frisia Wismar	2	
Saboó-4	Zim Ukrayina	4	Descarga conts.
Valongo	Singapore	5	Emb./desc. conts.
Cubatão P.2	Bussara Naree	2	Emb. prod. siderúrgico
Arm. 12	Saga Frigg	2	Desc. sulfato de sódio
Arm. 12-A	Panagia Stenion	1	
Arm. 13/14	Louisa Bolten	1	
Arm. 16/17	Ocean Future	1	Emb. açúcar
Arm. 19	MBA Giuseppeen	2	Emb. açúcar
Arm. 20/21	Er Brest	2	Emb. açúcar
Arm. 26	King Milo	4	Emb. soja

Local	Navio	Terno	Produto
Arm. 29/30	Golden Kiku	2	Desc. trigo
Arm. 32	Okiana	1	Emb. celulose
Arm. 33/34	Yusho Regulus	2	Emb. pás eólicas + Remoção soja
Tecon 3	Maersk Lebu	1	Emb. conts.
Tecon 1	MSC Madrid	1	Emb. conts.
Tecon 2	Aliança Santos	1	Emb. conts.
TGG	Grand Sky	1	Emb. soja
Cutrale	STX Dynamic	1	
Terminal	Yangtze Xing Jim	1	Emb. soja
Arm. 38	Anangel Dawn	2	Emb. de soja e emb. de farelo de soja

Observação: A quantidade de ternos está sujeita a alterações de última hora.
 Fonte: Ogmo

Movimentamos
 sonhos.



SANTOS BRASIL