

(http://oascentralatribuna.com.br/RealMedia/ads/click_lx.ads/atribuna/noticiasdetalhe/654169223/Frame1/default/empty.gif693569686746622b65534d4142307ax)

Codesp pretende monitorar cargas perigosas no Porto de Santos

Essa é uma das medidas debatidas entre as autoridades locais para melhorar a segurança do complexo marítimo

FERNANDA BALBINO

19/06/2016 - 16:23 - Atualizado em 19/06/2016 - 16:27



Fogo na Localfrio: falta de informações sobre quais cargas estavam em chamas atrapalhou combate a incêndio (Foto: Rogério Soares)

A Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), a estatal que administra o Porto de Santos, pretende monitorar a armazenagem de produtos perigosos no cais santista. A ideia é que a Autoridade Portuária tenha total controle das cargas explosivas ou químicas, com base em informações prestadas pelos terminais e pelos órgãos anuentes.

Recentemente, o Porto de Santos foi o cenário de dois grandes incêndios, que envolveram carregamentos químicos ou explosivos. O primeiro, há um ano e dois meses, atingiu os tanques da Ultracargo, na Alemoa, em Santos, na Margem Direita do complexo marítimo. O sinistro levou nove dias para ser controlado, sendo considerado a maior ocorrência deste tipo no País.

Em seguida, em janeiro, o terminal retroportuário da Localfrio, na Margem Esquerda (Guarujá), foi atingido pelas chamas. Conforme relatos dos bombeiros que atuaram no combate ao fogo, nas primeiras horas de incêndio, houve dificuldade em identificar quais cargas estavam sendo consumidas e, assim, quais os meios adequados para conter as chamas.

É justamente este problema que a Codesp quer evitar. O tema está em discussão na Claps, que integra a Comissão Nacional das Autoridades nos Portos (Conaportos). De acordo com o diretor-presidente da Docas, José Alex Oliva, um grupo de trabalho, composto por várias autoridades que atuam no Porto, estuda uma forma de garantir o rastreamento de cargas perigosas no complexo.

Uma proposta apresentada pelo grupo é de que os contêineres de cargas perigosas tenham um arquivo de dados localizado fora dos terminais. A ideia é que, em um sinistro, esse arquivo seja consultado e os bombeiros receberiam, por meio de um aplicativo de mensagens (por exemplo, o WhatsApp), os dados do contêiner sinistrado e a melhor rota de acesso ao local.

Outras ações defendidas pelo grupo já foram implantadas. Entre elas, está a obrigatoriedade da apresentação do layout dos terminais de contêineres, identificando suas rotas de acesso e a disposição das cargas. Outra medida foi a adequação do acesso de emergência à Margem Esquerda (Guarujá). Trata-se de uma obra civil de nivelamento do leito carroçável com o cruzamento da via ferroviária.

O grupo de trabalho também propôs realizar exercícios simulados bimestrais e, ainda, treinamentos com os funcionários das instalações portuárias e moradores da região, abordando como se portar em caso de acidentes.

A criação de um inventário dos equipamentos cedidos em caso de acionamento do Plano de Auxílio Mútuo (PAM, que envolve as empresas do setor para o combate a sinistros) e a compra de equipamentos diversos para exclusivo uso do órgão também foram defendidas pelo Claps na reunião da última semana.

Plano de monitoramento

Dentro do plano de monitoramento de cargas perigosas apresentado por Oliva, as informações serão geridas pela Docas. "Elas terão duas fontes: a empresa e uma fonte que estamos trazendo da origem. Quando a carga sair de qualquer outro País em direção a Santos, nós teremos um link com a Receita Federal e com a Abtra (Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados) e teremos essas informações".

Segundo o presidente da Codesp, a Autoridade Portuária também precisará ser comunicada em caso de movimentação de mercadorias entre terminais do cais santista.

"Quando chegar, vou ser comunicado e terei o controle em tempo real. Se movimentou, serei informado em qual terminal, quadra, fila estará. E ainda qual é número do contêiner. Tudo dentro do padrão IMO (Organização Marítima Internacional, na sigla em inglês)".

Para isso, será necessária a implantação de sistemas eletrônicos, capazes de interligar as informações dos terminais e as da Receita Federal, o que levará cerca de três meses, prevê Oliva.

A partir daí, em casos de incidentes, a Autoridade Portuária será a primeira a ser acionada, já que terá o controle de todas as informações. Em seguida, os dados sobre as cargas serão disponibilizadas para outros órgãos.