

Bloqueio em rodovia do Pará desvia carregamentos para o cais santista

Cais receberá commodities colhidas na região Centro-Oeste e que deveriam ir para portos do Pará

O Porto de Santos já se prepara para receber um volume ainda maior de cargas durante o escoamento da safra agrícola, nos próximos meses. São commodities colhidas na região Centro-Oeste e que deveriam ir para portos do Pará, mas estão sendo desviadas para o cais santista por conta das péssimas condições da BR-163, que liga a zona produtora no Mato Grosso ao norte do País. Para garantir o recebimento dessas mercadorias, a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), a Autoridade Portuária, alerta para as regras do agendamento de caminhões.

A BR-163, que é a mais utilizada para o escoamento de cargas agrícolas até os portos paraenses, tem um trecho de 100 quilômetros sem asfalto. Com as fortes chuvas que tem caído na região, a pista ficou intransitável. Nos últimos dias, o tráfego foi interrompido e caminhões formaram filas de até 80 quilômetros de extensão. De acordo com produtores do Centro-Oeste, carretas com soja e milho estavam paradas desde o início do mês passado na rodovia devido aos atoleiros que se formaram.

No mês passado, o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) divulgou que ao menos 54 milhões de toneladas de produtos agrícolas seriam embarcadas por Santos neste ano. Entre elas, haveria 11,8 milhões de toneladas de milho, 15,6 milhões de toneladas de soja em grãos e 22,1 milhões de toneladas de açúcar. Agora, diante dos problemas logísticos no corredor norte, esses números estão sendo recalculados e para cima.

No último mês de janeiro, 500 mil toneladas de grãos já foram escoadas por Santos. Esta é uma situação atípica já que, normalmente, o movimento só se intensifica em março. E diante do caos na BR-163, este volume deve ser muito maior. Por isso, de acordo com o superintendente de Operações Portuárias da Codesp, Osvaldo Freitas Vale Barbosa, a Autoridade Portuária está monitorando a questão.

Isto porque os 13 terminais que operam granéis sólidos de origem vegetal no Porto podem receber 1.200 caminhões a cada seis horas, o que soma 4.800 veículos por dia. E todas as carretas precisam estar agendadas, de acordo com a primeira etapa do projeto Cadeia Logística Portuária Inteligente (Portolog), do Governo Federal, na região.

“Se tiver desvio de carga, tem que seguir o regramento. Agenda quando sai da origem para não causar impactos”, destacou o superintendente. Segundo ele, as empresas do setor já foram avisadas sobre a necessidade de seguir as normas, mesmo em casos imprevistos, como o deslocamento das cargas de portos do norte para o de Santos.

No ano passado, durante o escoamento da safra, os terminais encaminhavam, à Codesp, as planilhas com as previsões de recebimento de caminhões em janelas pré-definidas de seis horas.

A Autoridade Portuária era a responsável pelo controle e pela fiscalização do cumprimento dos prazos. Mas, desde dezembro, a regra mudou. Os terminais passaram a ter acesso ao Portolog, programa que monitora esse fluxo viário e que foi desenvolvido pelo Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro), sob a orientação do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

Punições

“Tem que obedecer regras para não trazer transtornos, congestionamentos, nas rodovias da Baixada Santista, nos municípios de Santos, Guarujá e Cubatão e na área do porto organizado. Senão terão sanções pelo descumprimento das regras”, destacou o executivo.

Barbosa se refere às regras para coibir o descumprimento do agendamento. Cabe à Docas conferir se a programação dos caminhões está sendo seguida. O trabalho é feito com o auxílio de câmeras instaladas ao longo dos acessos ao Porto e dos sites de concessionárias rodoviárias com informações em tempo real, como o da Ecovias, que administra o Sistema Anchieta-Imigrantes.

E de hora em hora, a situação dos pátios reguladores é avaliada, assim como a quantidade de caminhões que deixam essas instalações e seguem para os terminais. Em caso de descumprimento do agendamento, a informação é repassada para a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq, o órgão regulador do setor), que autua a empresa infratora.

O terminal que desrespeitar a norma de agendamento e causar congestionamentos no complexo marítimo e em seus acessos rodoviários pode ser multado de R\$ 1 mil a R\$ 2 mil, por caminhão irregular, e entre R\$ 10 mil e R\$ 20 mil, por veículo que interromper o trânsito portuário.

Fonte: <http://www.atribuna.com.br>