



'O Porto de Santos precisa planejar automação visando um longo prazo', diz Benjamin Wells'

Vice-presidente da Certus Ports Automation coordenou os processos de implantação de tecnologia em alguns dos maiores e mais importantes portos do mundo.

"O Brasil precisa de pessoas que tenham essa visão de automação e apostem na melhoria dos fluxos portuários para que grandes transformações aconteçam". A opinião é do vice-presidente da Certus Ports Automation, Benjie Wells, que esteve no Brasil na última semana.

O executivo coordenou os processos de implantação de tecnologia em alguns dos maiores e mais importantes portos do mundo. Entre eles, estão os complexos portuários de Roterdã, nos Países Baixos, Algeciras, na Espanha, e Nova Jersey, nos Estados Unidos. Agora, Wells atua na automatização do Porto de Vitória (ES), primeiro no País a contar com inteligência em seus acessos. Confira a avaliação de Wells sobre os complexos brasileiros e os desafios para a implantação de sistemas de automação no setor na entrevista a seguir.

Como está a implantação da automação no Porto de Vitória?

Quase toda a infraestrutura está pronta. Os processos já estão todos definidos, assim como as tecnologias que serão utilizadas em cada etapa do fluxo. Lá, as reuniões foram capitaneadas pela diretoria operacional e a diretoria de tecnologia do porto. Esse é um ponto muito importante para a condução processo: ter o apoio dessas áreas. Não adianta só a área de tecnologia demandar sem que se conheça os impactos disso na área operacional. Fiquei impressionado com o presidente (Luís Claudio Santana) Montenegro, com a postura dele diante da tecnologia e com o empenho dele em tornar o Porto de Vitória automatizado.

E quais são os desafios enfrentados neste processo?

Quando a gente está falando em integração de sistemas no Porto de Vitória, a primeira coisa que precisa ser entendida é como é o processo atual do porto. É preciso entender efetivamente como são os sistemas, se eles estão preparados para absorver essas tecnologias e, em alguns casos, trocar os sistemas antigos. Uma coisa que impressiona é que os sistemas que os portos brasileiros reúnem muitos dados. E eles não são usados para absolutamente nada. É importante pegar todos esses dados e saber o que fazer com eles. Na verdade, é necessária uma grande plataforma que vai captar todos esses dados e transformá-los para a admissão de cargas e caminhões do porto. Não adianta ter um agendamento, se você não bloqueia esse caminhão, caso ele esteja irregular de alguma maneira. O Brasil avançou por si só na questão de input de dados. Há muitos dados disponíveis, mas não há a captação do que é importante em cada um desses sistemas.

E como foi a automação em outros portos do mundo?

Em Roterdã, no processo inicial, existiam pessoas que tinha visão de automação. O Brasil precisa ter pessoas que tenham essa visão de melhoria de processos para que essas grandes transformações aconteçam. Não adianta termos grandes executivos que passem as ordens aos gerentes, se eles não entenderem o que estão implementando. Em Vitória, algumas pessoas foram críticas do processo e isso é bom, porque se parte para a linha do convencimento, para que elas entendam a importância de um processo desse, os impactos e os benefícios que se terá. Houve um comprometimento muito grande do porto e de toda a comunidade para a implantação de um processo como esse.

E o que é necessário para o start na automação do Porto de Santos?

Em Santos, existem muitas oportunidades de automação, até pela sua grandiosidade. Existem organizações que querem fazer a implementação, assim como grupos de tecnologia. O que é necessário é fortalecer essa

interlocução para que a comunidade portuária tenha um único discurso e um planejamento. O Porto de Santos precisa planejar automação visando um longo prazo.

Como o sr. avalia esse processo em Santos hoje?

Com certeza, não está no começo, porque houve o impulso da automação dos gates. Um exemplo disso foi a lei do OCR, que começou um processo muito tímido. Esse é um ponto bastante importante: apesar de existirem as leis, muitas vezes, é como se colocar o dedo na água. Você pode sentir que está frio e tirar o dedo ou fazer uma imersão e colocar a mão até o frio passar. É o que percebemos com muitas tecnologias que são impulsionadas por leis. Fazem, sentem um pouco do que é a tecnologia, mas não completam todo o processo de automação. O OCR está morrendo em virtude disso. Muitos terminais pegaram essa obrigatoriedade e transformaram isso em automação de gates. Outros colocaram uma tecnologia só para cumprir uma obrigatoriedade legal. O mundo todo utiliza isso, para que se tenha uma velocidade de dados e troca de informações. É preciso ser tão veloz quanto os portos internacionais são.

A questão econômica fala mais alto?

Apesar de começarem os investimentos em algumas tecnologias, a economia se retraiu muito no Brasil, o que fez com que alguns terminais se retraíssem e parassem os investimentos. Isso é uma das coisas que percebemos em todas as reuniões ao longo dos últimos dois anos. Há muitas pessoas querendo novas tecnologias, mas sem previsão de investimento, em virtude da crise econômica. Essa é a visão do mercado internacional e não minha.

E o planejamento?

Em Roterdã, quiseram construir o Maasvlakte Plaza. Encontraram uma área que tinha água, jogaram um monte de terra e construíram um terminal em cinco anos. Eles têm uma mentalidade de que o Brasil precisa. Discutem o que é necessário fazer e fazem. Aqui no Brasil, sabem o que é preciso e ficam anos discutindo sem nunca fazer.

Como chegar a esse patamar?

O primeiro processo começa com os terminais privados e é como se fosse um sonho capitalista. As empresas internacionais avaliam a oportunidade e avaliam qual será o retorno do investimento. Evidentemente, quando um terminal faz a automação, o vizinho olha e faz também. Por sua vez, você começa, naturalmente, a ter uma melhor qualificação de mão de obra. E tira essa mão de obra de determinadas funções e coloca em outras que são melhor remuneradas e que faz com que as pessoas

tenham maior capacidade. Isso começa a ajudar no todo, a criação dessa consciência coletiva. Isso vem acontecendo no Brasil. É um processo natural que a gente está enfrentando.

No Brasil, os portos são comandados pelo Governo Federal. Como fica essa interlocução entre o poder público e a iniciativa privada?

O governo do Brasil precisa amadurecer. Roterdã entendeu que, quanto mais área disponibilizar, maior é o retorno que se terá. O Brasil ainda não chegou a esse ponto. Roterdã se preocupa em oferecer maior espaço para os terminais para que eles gerem uma competitividade entre eles e você possa atrair mais cargas, mais investimentos e movimentar mais a economia. Esse é um ponto. A gente está passando por esse processo de transformação. Independentemente do segmento, o setor portuário já incorporou isso. É uma questão de tempo para chegarmos lá. Se o governo impulsionar isso, essa linha do tempo pode se acelerar e esse processo será mais competitivo e irá gerar mais emprego e evoluir.

E qual seria o cenário com o Porto de Santos automatizado?

Existem muitas oportunidades. São dois cenários. O Brasil fornece riquezas naturais para o mundo todo. São Paulo vai continuar crescendo. As pessoas não vão deixar de nascer, de consumir, e a cidade vai se expandir ainda mais. E o porto precisa ter capacidade para trazer mercadorias e também exportar essas mercadorias, uma vez que o Brasil tem uma série de riquezas que alimentam o mundo. Eu vejo o Porto de Santos em uma posição extremamente estratégica. O que precisa ser feito é que o Porto acompanhe essa velocidade mundial e, principalmente, local. É preciso a instalação de mais indústrias na região, perto do porto – outros países já aprenderam que isso é uma necessidade. Trazendo para o universo de Santos, projetando para o futuro, vejo um porto que movimentará (cargas) muito rápido e irá gerar pouco impacto para a cidade. Silencioso, com os caminhões entrando, saindo, as máquinas movimentando, gerando pouco impacto para a cidade.

Como está o processo de automação em Vitória?

A gente tem ideia de terminar a obra em março. São algumas dificuldades que complicam um pouco as obras. O que está sendo feito em Vitória pode servir para os 37 portos. Pela minha visão é um porto pequeno, mas um excelente teste. Você tem contêiner, carga solta, líquidos, commodities, tudo. Nós vamos ter a possibilidade de criar os regramentos para todos os portos de diferentes cargas e utilizar esses regramentos, compartilhando com outros portos. E aí, a partir daí, fazer a implementação em outros locais também.

E os problemas enfrentados lá são semelhantes aos de outros portos mundo afora?

99% sim. Sempre tem um problema. A gente diz que o Brasil é muito burocrático. Aqui, o caminhoneiro precisa apresentar o documento do Governo Federal. Na China, ele precisa apresentar do governo chinês. É a mesma coisa. E quando você vem com o processo de automação, você abre o sentido. O que você prefere? Um borrão, uma assinatura que você nem sabe se é, de fato, aquilo? Ou você prefere a foto, a biometria, a foto do contêiner, da placa do veículo? O que é mais confiável? A partir daí, o processo de mudança é natural e não há resistência. O grande problema é que, quando você tem isso, não há mais aquele contato que abre a possibilidade de trocar um whisky, uma tequila, um presentinho de Natal para os filhos. A tecnologia não proporciona isso. Países que focam em segurança e eficiência adotam tecnologia.

O que está sendo feito em Vitória pode ser aplicado com facilidade em Santos?

O que está sendo feito em Vitória tem total aderência com Santos. Está sendo concebido um pré-gate. Todos os problemas que precisam ser resolvidos antes do caminhão chegar ao Porto de Vitória serão resolvidos nesses pré-gates. Na verdade, vai resolver isso a aproximadamente dois quilômetros de distância. Aqui, talvez um pré-gate no Planalto. Ele só desce (a Serra do Mar) se estiver motivado e agendado. Mas isso não vai funcionar se o Porto não tiver um pré-gate público, porque o caminhão pode passar direto e resolver os problemas aqui.

Fonte: A Tribuna