

Panorama do Porto de Santos

O Porto de Santos tem uma extensão de cais de 15.960 metros e área útil total de 7,8 milhões de metros quadrados. Conta com 55 terminais marítimos e retroportuários e 65 berços de atracação, dos quais 14 são de terminais privados (Cutrale, Dow Química, Usiminas, Valefértil e Embraport). Destacam-se os terminais especializados, localizados nas duas margens do estuário, nos quais se pode verificar a seguinte disponibilização de berços: 1 para veículos; 17 para contêineres; 5 para fertilizantes/adubos; 6 para produtos químicos; 2 para cítricos; 8 para sólidos de origem vegetal; 1 para sal; 2 para passageiros; 1 para produtos de origem florestal; 1 para derivados de petróleo; 4 para trigo; 5 para produtos siderúrgicos; 10 para carga geral e 2 de multiuso (suco cítrico a granel, roll-on/roll-off e contêiner). O canal de navegação foi aprofundado para - 15 metros, e alargado, em seu trecho mais estreito, para 220 metros.

Em uma conjuntura de mudanças e desafios nos cenários nacional e mundial a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) desenvolve ações para manter a posição do Porto de Santos como o principal complexo portuário da América Latina. São ações e projetos que permitem não somente o recorde de participação na balança comercial brasileira em 2016 - mesmo em momento de retração econômica -, mas também a preparação do Porto para ser não somente o maior, mas o melhor porto para se operar.

Além das atribuições da Autoridade Portuária, a gestão da Codesp sob a atual diretoria está voltada para o fortalecimento da relação porto-cidade. O Porto está dentro da cidade e a cidade fica junto ao Porto, então é importante que haja uma interação maior entre esse dois entes em todos os seus aspectos, seja social, cultural, esportivo e ambiental.

Focada na qualidade de vida da região, a Autoridade Portuária, em uma de suas primeiras ações do ano, participou, em fevereiro de 2016, da mobilização nacional de combate ao mosquito *Aedes Aegypti*, transmissor das doenças dengue, zika e chikungunya. O presidente Alex Oliva destacou a importância da parceria entre porto e cidade, que estabeleceu um rigoroso programa de monitoramento e controle, com um balanço muito positivo de ações promovidas na região do porto e seu entorno.

A ação da Companhia Docas para fortalecer a relação Porto-cidades também foi marcada pelo apoio às entidades da região. Os projetos sociais que valorizam a Baixada Santista têm um tratamento carinhoso por parte da Codesp. A empresa destinou parte do seu Imposto de Renda para fundos sociais assistenciais da região. Foram contemplados o Fundo Estadual do Idoso de São Paulo e os Fundos Municipais do Direito da Criança e do Adolescente (FMDCA) das cidades de Santos, São Vicente, Guarujá, Cubatão e Bertioga.

As ações de médio e longo prazo unem-se às ações imediatas que impactam diretamente as comunidades, como o patrocínio de eventos culturais, sociais e esportivos. A Codesp incentiva projetos que, associados à marca Porto de Santos, possam agregar valor frente a um ou mais públicos de interesse, gerando reconhecimento institucional.

A Companhia também busca preservar sua própria memória. Foi firmado em 2016 um convênio com a Associação Brasileira de Preservação Ferroviária (ABPF) para restauração da locomotiva “Lavoura”, máquina a carvão, de fabricação americana, produzida em 1889. Restaurada, vai voltar a ser exposta no Museu do Porto. No local será construída uma estação de estrada de ferro, também conhecida como gare, para sua conservação.

Na relação permanente com os clientes do Porto de Santos a Codesp retomou as reuniões do Comitê de Logística em 2016 e vem participando de reuniões do Comitê de Usuários de Portos e Aeroportos do Estado de São Paulo (Comus) e do Conselho da Autoridade Portuária (CAP). Também promoveu a reformulação do Plano de Auxílio Mútuo do Porto de Santos (PAM), visando à alteração de sua estrutura de funcionamento e o aprimoramento dos procedimentos de prevenção e atendimento a situações de emergência na área do Porto Organizado. O diretor presidente Alex Oliva afirma que todos os órgãos que integram o PAM devem trabalhar em conjunto, “agir em sintonia, alinhando procedimentos para atingirmos resultados eficazes”.

Na área de Recursos Humanos a Codesp tem participação no primeiro Comitê de Gênero do setor portuário. Composto por 16 integrantes e 16 suplentes, faz parte do Plano Nacional de Políticas para as Mulheres (PNPM) do Governo Federal. A empresa promoveu ação com depoimentos de funcionárias que atuam em profissões predominantemente masculinas. Na Companhia Docas as mulheres são cerca de 13% do quadro de pessoal.

A Codesp abriu, ainda, concurso público para preenchimento de vagas em diversas funções do quadro de carreiras da empresa, com formações técnico profissionalizantes, ensinos médio e superior. Está prevista, também, a formação de cadastro reserva. O concurso encontra-se em andamento.

Modernização da gestão portuária

O Projeto de Modernização da Gestão Portuária (PMGP), iniciada em 2015, continua estruturando a Codesp para atuar com um novo modelo de gestão, objetivando aumentar os padrões de governança, gestão de riscos, conformidade, sustentabilidade e a qualidade dos serviços prestados, gerando benefícios sociais, retorno financeiro para seu custeio e investimentos.

A área responsável pela implementação do PMGP vem desenvolvendo diversas ações, como o Escritório de Projetos (PMO), sigla de Project Management Office, no qual novos processos, procedimentos e Instrumentos Normativos foram desenvolvidos.

O acompanhamento de Indicadores de Gestão, de Políticas Setoriais e de Processos está sendo enriquecido com iniciativas para levar ao conhecimento dos colaboradores a aplicação dos novos processos. Dentre as atividades destaca-se a criação do Escritório Itinerante para divulgar os conceitos, processos e procedimentos ligados ao PMGP, assim como a criação de uma Cartilha Orientativa do Escritório de Projetos implementado na Codesp, apresentada em um workshop para todos os diretores e superintendentes da empresa.

Entre outros procedimentos a serem destacados estão a publicação na Intranet das normas e procedimentos da empresa; dos cases de sucesso apresentados nas reuniões mensais do PMGP junto a estrutura de portos do ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPA), via newsletter para todas as gerências e coordenadorias da empresa; do processo de honorário variável mensal, atingindo a meta de 100% nos dois primeiros trimestres de 2016, 98% no terceiro trimestre e o quarto ainda está sob avaliação.

Porto 125 anos

No dia 2 de fevereiro de 2017, o Porto de Santos comemorou 125 anos da entrega do primeiro trecho de 260 metros de cais construído pela então Companhia Docas de Santos (CDS), marcada pela atracação do navio "Nasmith", de bandeira inglesa, da armadora Lamport & Holt.

A inauguração desse trecho de cais, representando o início das operações no porto organizado, ocorreu quatro anos após a assinatura de contrato entre o governo do Império e um grupo de concessionários para execução e exploração das obras de melhoramento do Porto de Santos. O novo cais situava-se no trecho conhecido como Porto do Bispo.

Coube ao Nasmith a distinção de inaugurar esse primeiro trecho de cais, fato que o fez entrar nos registros marítimos históricos. Não era um navio excepcional, suas linhas eram típicas das de um cargueiro com perfil baixo (apenas 2 conveses), casco alongado em linhas retas e sem superestrutura de popa. Após longa estada em Santos, onde teria servido como embarcação de apoio à construção do cais, o navio zarpou, em janeiro de 1892, para o Rio de Janeiro, voltando a Santos no início de fevereiro, inaugurando o novo cais embarcando café para a Europa.

Para lembrar a data oficial da inauguração do Porto de Santos a Codesp está desenvolvendo um calendário de eventos. No dia 02 de fevereiro a Codesp deu início às comemorações com o lançamento do projeto para construção do Centro Integrado de Comando Operacional do Porto de Santos (Cicop). A estrutura que abrigará o Cicop será construída em área localizada entre as instalações do Corredor de Exportações de Grãos, na Ponta da Praia, e o Terminal Pesqueiro Público de Santos.

O presidente Alex Oliva afirmou que “essa obra de arte será compartilhada com a sociedade, por tratar-se de um projeto arquitetônico que contempla um mirante à beira mar, que deverá se tornar um marco turístico para a região”.

A Polícia Federal também lançou o projeto de sua nova sede na Baixada Santista, que ficará abrigada no mesmo local do Cicop. O delegado da Polícia Federal em Santos, Júlio Cesar Baida Filho, destacou a localização estratégica do empreendimento, logo no início do canal de acesso ao Porto de Santos, e a importância da presença dessa unidade no maior Porto da América Latina.

Nesse mesmo dia, o ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Maurício Quintella Lessa, inaugurou o Centro de Controle de Tráfego de Embarcações, o Vessel Traffic Management Information System (VTMIS).

Projeto do Cicop - A torre do Centro Integrado de Comando Operacional contempla um pórtico com elevador panorâmico e escadas, equilibrando um disco, traduzindo uma forte composição de arquitetura e engenharia. O nível mais elevado abrigará o Centro Integrado de Inteligência Operacional, que reunirá órgãos como a Defesa Civil, Corpo de Bombeiros, Polícia Militar, Guarda Portuária e Base do Plano de Ajuda Mútua do Porto de Santos, Guarda Municipal, Polícia Federal, Exército e Marinha. No nível abaixo ficará o espaço-mirante, de uso turístico, com implantação de elevador panorâmico.

O principal objetivo do projeto é que a torre fique em ponto elevado, às margens do estuário, a fim de proporcionar a máxima varredura visual possível. Além de tratar-se de uma obra importante para as atividades de controle operacional, promoverá potencial turístico à cidade de Santos.

A tipologia da obra, complementada por laje circular de 72 metros de diâmetro (cobertura do pavimento térreo) exige que não haja quaisquer elementos construtivos no terreno, que deverá permanecer plano, protegido por cobertura vegetal, tipo gramado, ou cobertura em material permeável, tipo areia, caracterizando conexão da cidade com a praia.

O empreendimento, para atingir a altura de 125 metros, foi concebido em pórtico de concreto para suportar um “disco” metálico. Esse pórtico de concreto, além de comportar a circulação vertical (elevadores e escada) é suporte de grande elevador panorâmico turístico.

O “disco” metálico em balanço no topo do pórtico comporta dois níveis internos, sendo um de uso turístico e outro institucional, e um externo de uso institucional. Esse disco contém extensa base de apoio em aço corten (pré-moldada no solo para posterior elevação) e teto em estrutura de aço corten, além de suporte de chapa de cobertura em cobre zincado. O fechamento das bordas do disco é em vidro laminado, permitindo amplo campo visual. O espaço de uso turístico (mirante) traz a possibilidade de abrigar, em seu núcleo, atividades como restaurante, souvenir, café, entre outras.

No solo serão construídos dois níveis: o térreo, que comporta acessos distintos à torre, além de amplo ambiente de centro de eventos com respectivas infraestruturas e o subsolo, que abriga amplo estacionamento e diversas funções de infraestrutura, atingindo limite máximo de uso permitido pelo do terreno, em conformidade com programa de necessidades complementar.

A estrutura que abrigará o Cicop é resultado de estudos na busca da arquitetura com refinamento estrutural contemporâneo. A ergonomia estabelecida contempla a relação entre o trabalho de rastreamento eletrônico e visual, a partir de borda curva e transparente em vidro. É a lógica entre forma e função, atendendo, com eficiência, o objetivo a que se propõe, gerando, de forma indireta, um design com apelo turístico e referência visual do Porto de Santos.

Compondo a obra, sua base atende funções complementares de convivência, lazer, cultura e infraestrutura de apoio, ambientando acesso principal ao elevador-mirante, que se move no vão do pórtico. O grande disco será executado no solo e içado ao topo. Além disso, estudos de iluminação destacarão pormenores importantes.

O projeto arquitetônico apresenta área aproximada do terreno de 16 mil m², diâmetro maior do disco de 44 metros. No solo haverá garagem com 9.500 m², pavimento térreo de 4.400 m² e praça (laje do

pavimento térreo) de 4.350 m². O disco terá nível de uso turístico, com 1.100 m², mezanino do Cicop (uso institucional), de 400 m², mirante (uso institucional) de 20 m², cobertura metálica de 1.000 m².

Centro de Controle de Tráfego de Embarcações (VTMIS) - A implantação do VTMIS representa um novo marco de aprimoramento tecnológico a serviço do tráfego de embarcações, colocando Santos no patamar dos mais modernos portos mundiais neste setor. O conjunto de informações proporcionado pelo novo sistema, além de outras possibilidades, permitirá a eficiente gestão do canal de navegação para acesso ao porto. Esse sistema se consolida com uma referência não só para a América Latina, mas para qualquer porto do mundo.

O software de controle e operação do VTMIS está instalado, para que os operadores se aprimorem para a operação real assim que for estabelecida a conexão de dados com as estações remotas. Dez funcionários já atuam no Centro de Controle.

O VTMIS tem como objetivos principais assegurar a salvaguarda da vida humana, a segurança das manobras e das embarcações nas águas do Porto de Santos, em seus canais de acesso e áreas de fundeio, protegendo a infraestrutura portuária. Auxiliar e complementar os sistemas de gestão e vigilância portuária, além de melhorar a logística, aumentar a eficiência e a produtividade do complexo portuário também são finalidades do sistema que atua ainda em apoio à defesa do meio ambiente marinho, por meio de monitoramento de efluentes e das variáveis ambientais, como marés, direção dos ventos e dados das águas do estuário.

O sistema opera a partir de dados colhidos por quatro estações remotas dispostas em torres distribuídas de forma estratégica na região, situadas na Ilha da Moela (estação Alfa), na Ponta do Itaipú (estação Bravo), nas instalações do Salvamar em Guarujá (estação Charlie) e na Ilha Barnabé (estação Delta), abrangendo toda a área do Porto Organizado e estendendo o alcance a até 12 milhas a partir da boia 1, englobando as seis áreas de fundeio de navios destinados ao Porto de Santos. As estações são dotadas de radar banda X, câmeras dia e noite de longo alcance, câmera de circuito fechado, equipamentos meteorológicos (visibilímetro, anemômetro e anemoscópio para velocidade e direção do vento, pluviômetro, termômetro de ambiente, barômetro, piranômetro para medição de radiação solar e medidor de umidade relativa) antena de comunicação para transmissão dos dados e gerador elétrico.

Quanto à instalação das estações, a Delta, localizada na Ilha Barnabé, já foi iniciada, enquanto as demais, localizadas em área de terceiros, o que demandou tratativas para autorizar a implantação, passaram por serviço de sondagem de solo, já concluídos, e seguem cronograma para instalação.

O monitoramento de tráfego é realizado através do rastreamento dos navios, previsão de rotas, inclusive em casos de perda de sinal, rastro histórico de movimentação, alertas de segurança acionados em casos de intrusões a áreas não autorizadas, movimentação não autorizada e riscos de acidentes, além de missões de rastreamento de embarcações. O controle de tráfego de embarcações torna mais segura a espera de navios nas áreas de fundeio e mais eficiente a movimentação e atracação de embarcações no porto. O CCVTMIS conta com antena VHF para comunicação com as embarcações e receberá dados das torres de monitoramento, das estações meteorológicas e dos sensores oceanográficos.

A estação meteorológica servirá para monitoração de intempéries e o marégrafo, para identificar os movimentos de preamar (maré alta) e baixa-mar no canal. Assim, os operadores da central poderão estimar de forma mais precisa a profundidade de cada berço do cais e auxiliar os navios no momento da atracação.

As torres abastecerão a central com dados sobre a localização e movimentação de embarcações. Cada uma das torres terá um radar, uma câmera de alta definição e um transponder AIS. O transponder AIS (Automatic Identification System), é um dos equipamentos mais importantes da torre: ele recebe sinais enviados obrigatoriamente pelos navios. Com esse contato, a central visualiza a posição, a velocidade e o número de registro do navio numa carta de navegação eletrônica exibida num monitor – seu movimento é acompanhado em tempo real. Como a maior parte dos barcos pequenos não emite sinais de transponder, a tarefa do radar será identificar estas embarcações menores (até um metro quadrado de área). A câmera inteligente apontará automaticamente para o alvo localizado pelo radar. Isso aumentará a segurança na área de fundeio.

A utilização do sistema permite ainda o aprimoramento da gestão das operações portuárias a partir do monitoramento permanente da movimentação de chegada, atracação e saída do navio, registros das viagens, incidentes de navegação, comparação de documentação, previsão de horários, informações sobre cargas perigosas e emissão de relatórios.

Na área ambiental, o sistema opera com dados coletados de sensores ambientais e oceanográficos como marégrafos, medidores de corrente, monitores de condutividade, temperatura e profundidade, gerando informações sobre condições ambientais e climáticas, com visualização em tempo real de cada variável medida, além da emissão de dados históricos para estudos técnicos, científicos e modelagens matemáticas.

O VTMISS conta ainda com rede de integração a sistemas externos existentes e outros em desenvolvimento como o Portolog. Tal conexão garantirá ainda mais o aumento do nível de segurança, eficiência e agilidade na operação portuária. Através da ligação com o Porto Sem Papel e com a Supervia Eletrônica de Dados terá disponível dados como previsão de chegada, lista de navegantes e cargas perigosas, tonelage embarcada, próximos destinos e informações auxiliares ao cálculo de tarifas portuárias.

O IHS Fairplay, um provedor de informações marítimas reconhecido pelo International Maritime Organization (IMO) é outro sistema integrado, contendo dados oficiais de navios como dimensões, equipamentos de segurança, últimas escalas e ocorrências anteriores.

O Sistema de Identificação e Acompanhamento de Longa Distância, conhecido pela sigla LRIT, que mantém o acompanhamento da movimentação de navios através de rastreamento satélite da Marinha do Brasil, é mais um sistema integrado ao VTMISS, ajudando ainda mais na previsão de chegada de embarcações.

A conexão com o Sistema de Segurança Pública Portuária (SSPP) e ao ISPS Code é outra integração de sistema externo disponível, permitindo o compartilhamento de câmeras de segurança para interface entre cais e navio, oferecendo acesso on line de imagens que possam detectar ocorrências de aspecto ambiental e de segurança.

Dentro das comemorações, será reaberta, ainda, a Pinacoteca Gaffrée e Guinle, que faz parte do Complexo Cultural do Porto de Santos, juntamente com o Museu do Porto. A Pinacoteca foi inaugurada em 28 de janeiro de 1999 e recebeu esse nome em homenagem a Cândido Gaffrée e Eduardo Palassin Guinle, fundadores da CDS, empresa responsável pela construção dos primeiros cais.

Diretoria de Operações Logísticas

Sem registro de congestionamentos durante três anos seguidos, a partir da implantação do sistema de agendamento de chegada de cargas ao Porto de Santos, a Diretoria de Operações Logísticas (Dilog) da Codesp vem trabalhando para intensificar a melhoria da logística dos vários modais dentro do complexo portuário. O atendimento do usuário é prioridade para a Codesp, que trabalha para conseguir melhorar, cada vez mais, os acessos terrestres, ferroviários e marítimos.

O sistema Portolog, programa que permite o acompanhamento dos caminhões de carga desde sua origem até a chegada ao Porto de Santos, foi liberado pelo Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro). Funcionando em teste desde o final de 2014 entrou em operação em 2016. Ele vai substituir o Sistema de Gerenciamento de Tráfego de Caminhões (SGTC) da Codesp, que faz o agendamento, mas não acompanha a chegada dos caminhões.

Neste início de implantação, o sistema Portolog controla apenas os caminhões de granéis sólidos de origem vegetal. No entanto, o projeto objetiva o agendamento de caminhões transportando outros tipos de carga, a exemplo de granéis líquidos e contêineres. A obrigatoriedade somente para o granel vegetal deve-se ao Plano Safra 2017, para escoamento, a partir do início deste ano, da soja, milho e açúcar destinados à exportação. Com isso, será possível saber, com maior antecedência e de forma automática, quantos caminhões irão acessar o porto nos dias seguintes. Isto permite planejar o tráfego na área portuária e tomar medidas preparatórias em situações de pico ou de contingência, bastante comuns em época de escoamento de safra.

Ainda em relação ao transporte rodoviário, a Codesp recebeu a autorização da Secretaria de Patrimônio da União (SPU) para implantar um estacionamento para caminhões numa área de 226,7 mil m². O terreno fica na região da Alemoa e deverá servir para a implantação de uma Área de Apoio Logístico Portuário (AALP), podendo incluir benfeitorias e atendimentos aos caminhoneiros, como uma central de fretes. Também poderá ser usada parte da área para atividades auxiliares à operação portuária, como armazenagem de contêineres e operações ferroviárias.

No âmbito interno, a Codesp vai promover a reforma do seu Datacenter. Atualmente a empresa depende, cada vez mais, da estrutura de tecnologia. Os dados que possibilitam a continuidade dos negócios e da prestação dos serviços são todos hospedados no Datacenter. Previsto para este ano, o investimento visa eliminar as falhas de infraestrutura, relacionadas a problemas elétricos, de climatização ou conectividade.

A reforma do Datacenter objetiva prevenir os riscos físicos, criando um ambiente seguro. A meta é tornar o ambiente imune às ameaças como fogo, fumaça, gases corrosivos, arrombamento, roubo, explosão, vazamentos, campos magnéticos, dentre outros. Prevenindo desde incêndios de grandes proporções até um simples vazamento de água poderemos garantir a integridade de todos os dados que transitam na rede da Codesp, com confiabilidade, segurança e sigilo necessário.

Relações com o Mercado e Comunidade

O diretor de Relações com o Mercado e Comunidade, Cleveland Lofrano, mencionou importantes avanços nas relações do Porto de Santos com o mercado e a comunidade. Entre eles destacam-se os estudos de obras para otimização morfológica, náutica e logística do canal de acesso ao Porto, em desenvolvimento pela Universidade de São Paulo (USP), revisões tarifárias, no Plano Mestre, no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), na Poligonal do Porto e a regularização fundiária de áreas da União.

Com relação aos estudos desenvolvidos pela USP, um dos objetivos é atender os questionamentos feitos através de Ação Civil Pública do Ministério Público Federal, que implica na redução da largura do canal de navegação de 220 para 170 metros, caracterizando o porte máximo dos navios que poderiam acessar o Porto de Santos para a condição de canal reduzido.

Para isso, a USP simulou em um tanque de provas numérico os navios que podem operar nessas condições. Os ensaios apontam que as embarcações aceitáveis para a situação de estreitamento de canal são o navio Tipo de 240 metros de comprimento, com boca de 32 metros; o navio Especial de 245 metros de comprimento e 38 metros de boca e, em situações de cruzamento de embarcações, o de 160 metros de comprimento e 24,9 metros de boca. Com canal de 220 metros, o navio Tipo é de 306 metros, com boca de 46 metros; o Especial é de 336 metros e, em situação de cruzamento, é de 190 metros de comprimento.

A primeira etapa desse trabalho envolveu, também, estudos sobre as ressacas que têm assolado a Baixada Santista. Foi um trabalho criterioso e bem fundamentado, com base em dados de séries históricas e simulações que concluem que o nível de interferência da dragagem nas intercorrências verificadas nas praias de Santos e Guarujá é de, no máximo, 4%. Há uma expectativa de que os navios que utilizam o porto de Rotterdam, com capacidade para 15 mil teu, passam frequentar Santos. Com o canal de acesso estreitado o porto não terá condições para receber essas embarcações.

A Codesp avaliou, também, a demanda de carga para o Porto de Santos, tomando como base os estudos do Plano Mestre, desenvolvido pela área de portos do ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Com isso, a expectativa é movimentar em 2030 cerca de 205 milhões t.

O estudo analisou, ainda, a viabilidade das manobras com os navios porta contêineres com comprimento de 349 m e 366 m, com dragagem até a profundidade de 17 m, no canal de navegação e bacias de evolução do Porto de Santos, ressaltando as restrições e estudos adicionais necessários. Essas análises e a simulação realizadas apontam a viabilidade das manobras de entrada e saída desses navios, com algumas

condicionantes ambientais e meteorológicas (visibilidade, estofa de maré, vento e ondas) e uso de rebocadores com capacidade de tração unitária de 70 tPB, entre outras condições.

O estudo cobriu, também, a interação entre os navios passantes e os atracados, tendo em vista as maiores dimensões das embarcações, em terminais previamente selecionados, como Ilha do Barnabé, Armazém 12-A, Armazéns 16/17/19/20/21, Armazéns 38/39, Teag e Teg. Os berços foram estudados em detalhes, em termos de interação hidrodinâmica, avaliando-se os movimentos (longitudinal e transversal) máximos dos navios atracados, assim como os esforços nos cabos de amarração e compressão nas defensas, em função da velocidade da embarcação e de seu afastamento dos navios em movimento no canal de navegação. Esse trabalho resultou em propostas para amarração dos navios e análises da resistência estrutural dos berços e seus acessórios (cabeços/defensas), bem como o tipo e estado de conservação dos cabos de amarração. As conclusões apresentadas no estudo limitaram-se ao calado de 14,2m.

Para corroborar os resultados obtidos em modelos matemáticos, encontra-se em construção modelo reduzido do Porto de Santos para estudos de manobrabilidade, atracação e interação hidrodinâmica, permitindo que sejam obtidos de forma teórica e experimental.

Os estudos através da modelagem computacional hidrodinâmico, em fase final de desenvolvimento, objetivam avaliar a possibilidade de eventuais alterações no canal de acesso ao Porto de Santos, com a proposição de intervenções estruturais ou não estruturais para garantir a cota de menos 15 metros no canal de acesso, além de reduzir os volumes de dragagem. Será avaliada, inclusive, a evolução morfológica nas áreas adjacentes ao canal de acesso do Porto de Santos, como consequência das intervenções propostas, sugerindo-se o indicativo de eventuais medidas mitigadoras/compensatórias na região. Essas obras propostas serão objeto de estudo de viabilidade econômico-financeira, com vistas aos futuros projetos de dragagem do porto.

Planejamento portuário – A atual administração vem enfatizando a relação Porto-Cidade no seu planejamento, tendo em vista a importância que o complexo portuário tem para a Baixada Santista. O porto responde por cerca de 70% da economia regional, gerando desenvolvimento e postos de trabalho, assim, procura-se planejar seu desenvolvimento com responsabilidade ambiental e tendo como foco a qualidade de vida das comunidades.

A diretoria vem desenvolvendo um trabalho coeso que permita atingir essa meta e manter o Porto de Santos na posição de protagonista no cenário portuário nacional. Foram dados passos importantes nessa direção, com a entrada em operação da fase inicial do Portolog, já para a safra 2016/2017. A implantação do VTMS também deve avançar em 2017, proporcionando um salto de qualidade na segurança do porto e diminuindo tempo de espera das embarcações, reduzindo os custos de operação no Porto.

Incluem-se entre as principais ações previstas para este ano, a revisão do Plano Mestre da Codesp pelo MTPA e a atualização do PDZ, a cargo da Autoridade Portuária. O atual data de 2006.

A Codesp concluiu, também, a revisão da poligonal do porto. Agora esse trabalho está sendo finalizado com o MTPA, para definir uma poligonal do Porto que reflita o que é fundamental para o crescimento do complexo portuário santista.

O levantamento e cadastramento dos imóveis da União na área do Porto Organizado, visando sua regularização fundiária, é outra ação a se destacar. Neste ano será feita a atualização cadastral de todos esses imóveis dentro do Porto Organizado (com georeferenciamento) e verificado se eles têm registros de titularidade para a Codesp. Para aqueles que não tenham será solicitada a regularização fundiária.

Cabe destacar, ainda, o estudo desenvolvido pela Codesp para o estabelecimento da tarifa de energia elétrica, que encontrava-se congelada há duas décadas, gerando, até setembro de 2016, um déficit de quase 30 milhões de reais. A mudança permitirá cobranças mais adequadas e alinhadas às regras do setor, acrescido da tarifa de distribuição. Além dessas taxas, a Codesp deve concluir neste ano a revisão da tarifa portuária, iniciada em 2016. Essa revisão envolve a estrutura da tarifa e seus valores.

A Codesp trabalhou intensamente, também, no projeto de acesso a Santos. Em breve deverá ser assinado novo convênio com o Governo do Estado de São Paulo e a Prefeitura de Santos, através da Dersa, para dar continuidade aos trabalhos. A diretoria vem trabalhando, também, para a redução gradativa das interferências entre os modais, procurando eliminar pontos de conflito.

A Codesp, através do Programa de Relacionamento com o Arrendatário, desenvolvido dentro do Projeto de Modernização da Gestão Portuária (PMGP), vem desenvolvendo um trabalho para estabelecer um canal aberto de comunicação com os arrendatários, objetivando viabilizar fluxos de informações ágeis acerca das demandas apresentadas à Autoridade Portuária. A Superintendência de Relações Comerciais e Gestão de Contratos de Arrendamentos, atuará como ponto focal para centralização dessas demandas, fazendo gestões para que os assuntos afetos aos arrendamentos sejam corretamente destinados e tenham um acompanhamento eficaz e um trânsito rápido, que atenda, plenamente, às expectativas dos arrendatários. O objetivo é que o novo processo traga maior qualidade à informação disponibilizada aos arrendatários, resultando no bom andamento dos contratos de arrendamento e no estreitamento da relação entre as partes.

No aspecto comercial, a Autoridade Portuária finalizou em 2016 as tratativas do acordo de cooperação com o Porto de Miami. Preliminarmente, celebrou-se uma carta de intenções corroborando a meta dos dois portos de desenvolverem ações conjuntas de cooperação. Além disso, foi firmado um acordo de cooperação com o Porto de Antuérpia, durante a feira Intermodal South America 2016.

A vinda de delegações ao Porto de Santos continua aquecida. No último ano a Codesp recepcionou um total de 42 delegações empresariais, integradas por, aproximadamente, 270 pessoas. Já as entidades acadêmicas somaram 53, envolvendo 1.997 estudantes/professores, de diversas carreiras. A quantidade de visitas acadêmicas aumentou, consideravelmente, em relação ao verificado em 2015.

As ações de patrocínios aprovadas em 2015 e viabilizadas em 2016 envolveram oito projetos que desenvolveram iniciativas culturais, esportivas, ambientais e sociais na Baixada Santista e capital, carregando a marca Porto de Santos em sua comunicação. Vale destacar que os projetos realizados em 2016 tiveram grande repercussão e foram destaque no calendário de eventos da cidade:

Os projetos abrangendo espetáculos musicais, de teatro, exposições, competições, além de eventos públicos, aulas e workshops, movimentaram a vida cultural da cidade, oferecendo oportunidades e desenvolvimento social a comunidades carentes, divulgando noções de conscientização ambiental e preservando os recursos naturais da região.

No segundo semestre do ano passado, a Codesp realizou um processo de seleção pública de patrocínios, avaliando projetos com potencial para serem realizados neste ano. A seleção pública envolveu a divulgação, publicação de instrumento de seleção pública, oficina de capacitação para proponentes e interessados e um processo de seleção objetivo, baseado em matrizes de pontuação. A empresa recebeu a quantidade recorde de 79 propostas de patrocínio, nas áreas social, cultural, esportiva, educacional e ambiental, que passaram por criteriosa avaliação.

Em 2017 a Codesp patrocinará seis projetos. Desses seis patrocínios, cinco já receberam o benefício em 2016. Desde 2014, a Codesp investe em patrocínios de caráter institucional para projetos culturais e esportivos, por meio das leis de incentivo fiscal (Lei Rouanet e de Incentivo ao Esporte), e para projetos sociais e ambientais, com recursos próprios. Estes investimentos buscam aprimorar e promover a imagem do complexo portuário santista. Os projetos contemplados participaram de uma seleção que avaliou o potencial de comunicação de cada projeto e a disponibilidade orçamentária, além da documentação necessária. São eles:

Guerreiros sem Armas, do Instituto Elos Brasil. O projeto consiste na utilização de mão-de-obra voluntária, para realizar ações em comunidades carentes de Santos, tendo sede no Morro da Nova Cintra.

Mantas do Brasil, do Instituto Laje Viva. O projeto visa a preservação da maior espécie de arraia do mundo (Manta birostris), além da preservação e a conscientização acerca do Parque Estadual Marinho da Laje de Santos.

Descida das Escadas de Santos. A competição de ciclismo é uma referência da modalidade *Downhill* Urbano no Brasil. A prova tem é assistida por cerca de 10 mil pessoas no local, além de televisionada em rede nacional.

Santos Jazz Festival. O evento promove shows de música com intérpretes brasileiros e algumas participações internacionais, com palcos em praças e lugares abertos da cidade, com média de 17 apresentações, valorizando a cena cultural local.

Pinacoteca Benedicto Calixto: A Pinacoteca Benedicto Calixto é um dos principais aparatos culturais da cidade de Santos, recebendo mostras temporárias, apresentações musicais e teatrais, e com um importante acervo do pintor santista que lhe confere o nome. A Pinacoteca deve receber uma exposição comemorativa dos 125 anos do Porto de Santos.

Coral Infantil Porto dos Anjos: o projeto divulga o repertório erudito e folclórico de canto coral infantil, fornecendo bolsas de estudo a crianças em situação de risco, que estudam música e realizam apresentações. Este projeto recebe pela primeira vez o patrocínio da Codesp.

A Codesp firmou, ainda, parcerias, que não envolvem aportes financeiros, com duas instituições que desenvolvem projetos relevantes para a Baixada Santista: O Instituto Querô e o Festival de Imagem do Valongo, inserindo a empresa como apoiadora do projeto. Já o Festival de Imagem do Valongo obteve o apoio da Codesp para viabilização de fotografias em uma de suas oficinas.

Movimentação de Cargas - O Porto de Santos atingiu em 2016 um total de 113,815 milhões de toneladas de cargas. Esse foi o terceiro maior movimento da história do complexo portuário, apesar da redução de 5,1% verificada em relação a 2015 (119,931 milhões t). O diretor-presidente da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), Alex Oliva, comenta que “esse volume, apesar de representar uma redução na comparação com o apurado em 2015, devido, principalmente, à expressiva queda nos embarques de milho, foi concretizado num cenário econômico global adverso, mostrando o bom desempenho do Porto de Santos, inclusive, em situações adversas”.

Outro fator determinante para esse resultados, apontado pelo diretor de Relações com o Mercado e Comunidade, Cleveland Lofrano, foi a diminuição nas operações com cargas containerizadas naquele ano, afetadas por fatores conjunturais, como a valorização do Real, que afetou a competitividade das exportações brasileiras de maior valor agregado, em um cenário global de demanda ainda reprimida.

As exportações somaram 81,423 milhões t, 7,0% abaixo do mesmo período do ano passado (87,565 milhões t), e as importações atingiram 32,391 milhões t, 0,1% acima das descargas verificadas em 2015 (32,366 milhões t).

O destaque na movimentação ficou com o açúcar, cujos embarques totalizaram 20,255 milhões t, 11,4% a mais do que no ano passado (18,185 milhões t), seguido pelo complexo soja, com 19,125 milhões t, 7,6% a mais do que no último período (17,772 milhões t). Desse total, 14,560 milhões t são de soja em grãos e 4,565 milhões t de farelo de soja, que apresentaram, respectivamente, aumento de 10,7% e redução de 1,2% se comparados a 2015. “Os embarques de açúcar e soja em

grãos contribuíram para amenizar a queda na movimentação, favorecidos por uma boa safra e preços internacionais em recuperação”, comenta Lofrano.

O milho, a terceira carga mais movimentada (7,943 milhões t), apresentou uma queda de 49,7% diante dos 15,786 milhões t embarcados no ano passado, caracterizando-se como o principal fator para a redução no movimento anual. A celulose somou 3,087 milhões t, ficando 9,5% abaixo do movimento do último ano (3,411 milhões t).

Ainda no fluxo de exportação, aparecem o álcool, com 1,129 milhão t e o café em grãos, com 1,350 milhão t.

No fluxo de importação destacam-se o adubo, com 3,549 milhões t, um aumento de 47,4% sobre o movimento do ano passado (2,408 milhões t), e o enxofre, com 1,732 milhão t, queda de 12,2% sobre o volume registrado em 2015 (1,972 milhão t).

A carga containerizada somou 3,564 milhões teu (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), ficando 5,7% abaixo do total verificado no ano passado (3,779 milhões teu).

O fluxo de embarcações somou 4.723 atracações, 8,2% abaixo do registrado em 2015 (5.144).

Balança Comercial – O Porto de Santos respondeu por 28,5% (US\$ 92,108 bilhões) do fluxo de comércio brasileiro, que atingiu US\$ 322,787 bilhões. Os embarques pelo complexo santista somaram US\$ 51,643 bilhões, 27,9% do total Brasil (US\$ 185,235 bilhões), e as descargas US\$ 40,464 bilhões, 29,4% do que importou o Brasil (US\$ 137,552 bilhões). Essa foi a maior participação anual do complexo portuário santista na movimentação das trocas comerciais brasileiras (em valor) em toda a sua história. O recorde anterior foi de 27,3% registrado em 2015. A movimentação do porto santista superou a soma das participações dos sete portos que ocupam da 2ª a 7ª colocação no ranking das trocas comerciais brasileiras.

Os três principais destinos das exportações brasileiras foram a China (14,1%), os Estados Unidos (11,8%) e a Argentina (5,9%). As três principais origens das importações foram a China (20,4%), Estados Unidos (17,3%) e Alemanha (10,1%).

Destacam-se entre as cargas de exportação o açúcar, com 12,2% do total (Índia, China e Argélia); a soja, com 10,2% (China, Tailândia e Taiwan); e o café, com 8,0% (EUA, Alemanha e Japão). Na importação aparecem o gasóleo, com 2,12% (EUA, Suíça e Holanda); caixas de marchas, com 1,37% (Japão, Indonésia e Coreia do Sul); e inseticidas, com 1,30% (EUA, Bélgica e China).

MOVIMENTAÇÕES DE CARGAS NO PORTO DE SANTOS

em toneladas

DESCRIÇÃO	ATÉ DEZEMBRO		VAR %
	2015	2016	
EXPORTAÇÃO	87.565.704	81.423.978	(7,0)
IMPORTAÇÃO	32.366.176	32.391.774	0,1
Total	119.931.880	113.815.752	(5,1)

PRINCIPAIS PRODUTOS

EXPORTAÇÃO

Açúcar	18.185.744	20.255.238	11,4
- Em sacos	27.994	0	(100,0)
- Em contêineres	1.666.259	1.823.448	9,4
- Granel sólido	16.491.491	18.431.790	11,8
Álcool	1.651.216	1.129.623	(31,6)
Café em grãos	1.605.972	1.350.471	(15,9)
Carnes	806.460	803.837	(0,3)
- Bovina	459.681	472.768	2,8
- De Aves	340.271	326.310	(4,1)
- Outras	6.508	4.759	(26,9)
Celulose	3.411.439	3.087.316	(9,5)
Complexo soja	17.772.632	19.125.292	7,6
- Em grãos	13.152.385	14.560.258	10,7
- Farelo	4.620.247	4.565.034	(1,2)
Gasolina	1.170.666	1.039.948	(11,2)
Milho	15.786.889	7.943.647	(49,7)
- Em contêineres	206.309	59.768	(71,0)
- Granel sólido	15.580.580	7.883.879	(49,4)
Óleo combustível	2.259.205	1.551.428	(31,3)
Óleo diesel e gasóleo	1.669.903	1.603.377	(4,0)
Sucos cítricos	1.987.259	2.172.781	9,3
- Em contêineres	173.014	193.051	11,6
- Granel líquido	1.814.245	1.979.730	9,1
Sub-Total Exportação	66.307.385	60.062.959	(9,4)
Outros	21.258.319	21.361.019	0,5
Total Exportação	87.565.704	81.423.978	(7,0)

IMPORTAÇÃO

Adubo	2.408.199	3.549.645	47,4
Amonia	353.038	348.331	(1,3)
Carvão	978.682	0	(100,0)

Enxofre	1.972.704	1.732.581	(12,2)
GLP	891.627	1.109.841	24,5
Minério de Ferro, a granel	345.067	0	(100,0)
Nafta	233.917	190.929	(18,4)
Sal	940.369	960.098	2,1
Soda Caustica	818.837	906.535	10,7
Trigo (grãos e farelo)	643.256	1.062.182	65,1
Sub-Total Importação	9.585.696	9.860.142	2,9
Outros	22.780.480	22.531.632	(1,1)
Total Importação	32.366.176	32.391.774	0,1

Total Geral	119.931.880	113.815.752	(5,1)
--------------------	--------------------	--------------------	--------------

CONTÊINERES (IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO)			
Unidades	2.453.881	2.358.220	(3,9)
TEU	3.779.999	3.564.118	(5,7)
Tonelagem	41.196.385	40.424.225	(1,9)

FLUXO DE NAVIOS			
Atracados	5.144	4.723	(8,2)

Projeções para 2017

O presidente Alex Oliva revela que, de acordo com as projeções feitas com base na atual conjuntura e informações fornecidas pelos terminais portuários, o Porto de Santos deve atingir uma movimentação em torno de 120,596 milhões t em 2017. “Essa expectativa implicará em um aumento de 6,3% em relação ao resultado previsto para 2016”, afirma o presidente.

Para as exportações está projetado aumento de 8,2% (89,000 milhões t) e para as importações de 1,3% (31,596 milhões t). Os sólidos a granel (60,698 milhões t) devem apresentar desempenho 12,1% acima do verificado neste ano, os líquidos a granel (15,882 milhões t) de 1,2% e a carga geral (44,015 milhões t) de 0,9%.

Segundo o diretor Lofrano, esses números apontam para um novo recorde anual, suplantando o maior resultado anterior, obtido em 2015 (119,9 milhões t). De acordo com Lofrano, isso deve ocorrer, principalmente, por conta da previsão de uma nova marca histórica para a safra brasileira de grãos e um forte desempenho do açúcar. Além disso, explica o diretor, espera-se um aumento na oferta de infraestrutura para a movimentação dessas cargas em Santos, com a entrada em operação dos novos berços do Tiplan e a viabilização de investimentos pelos terminais portuários.

Para o segmento de contêineres há uma expectativa de recuperação diante do esperado aquecimento da atividade econômica no país. O Porto de Santos tende a se beneficiar, também, com o aumento previsto para a safra de grãos 2016/2017. Após uma retração, em torno de 10,7%, na safra anterior, em virtude da queda de 21,2% na safra de milho, as estimativas apontam para uma safra de grãos em torno de 214,8 milhões t (aumento de até 15,3% ante a safra anterior), caracterizando-se como um novo recorde histórico para o país. Beneficiada pela elevação dos preços, pela demanda internacional ainda elevada e por condições climáticas mais favoráveis, a safra nacional de soja deve apresentar novo recorde, com crescimento médio estimado de 9,0% (totalizando 104,0 milhões t).

A perspectiva para o milho é de significativa recuperação, com crescimento médio da produção estimado em 25,7% (totalizando 83,8 milhões t). Para a Região Centro-Oeste, origem de, aproximadamente, 70% da soja e 94% do milho escoados através de Santos, a perspectiva da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) é que a safra de grãos apresente crescimento em torno de 21%.

Para o açúcar é esperado um bom desempenho, tendo em vista a continuidade da trajetória de recuperação do preço dessa commodity nos mercados internacionais, em um cenário de oferta ainda insuficiente para atender a demanda.

As ótimas perspectivas para o agronegócio brasileiro favorecem também os desembarques de adubo, que tendem a continuar em sua trajetória de crescimento. Os graneis líquidos também tendem a apresentar desempenho positivo em relação a 2016.

Principais cargas

Carga Geral – Esse segmento de carga deve apresentar melhor desempenho neste ano, impulsionado pela perspectiva de retomada do crescimento na movimentação de contêineres e nos embarques de celulose e veículos.

Carga containerizada – Há uma expectativa de recuperação na movimentação dessas cargas, decorrente da esperada retomada do nível de atividade econômica no país. Estima-se aumento de 0,5%, permitindo chegar a 3,585 milhões teu.

Carga Solta – Espera-se um crescimento em torno de 5,8% para este segmento, que elevará sua movimentação para 3,575 milhões t, impulsionado pela retomada nas exportações de celulose e veículos.

Celulose – Vislumbra-se um cenário internacional de maior estabilidade no setor, com uma oferta mais ajustada à demanda. Dessa forma, estima-se que os embarques do produto totalizem cerca de 3,154 milhões t (+0,2%). O desempenho dessa carga poderá ser bem melhor caso a nova unidade da Fibria, em Três Lagoas (MS), comece a produzir no início do quarto trimestre de 2017, já que parte significativa dessa produção adicional deve ser exportada pelo Porto de Santos.

Veículos – Com a expectativa de maior dinamismo nas principais economias da América Latina, importante destino das exportações de veículos através do porto santista, espera-se um crescimento de 4,4% na movimentação de veículos em 2017, que deverá atingir 164.934 mil unidades. Será determinante para esse resultado o aumento de 5,0% previsto para as exportações (144.603 mil unidades). Já as importações devem se manter em patamar próximo ao atingido neste ano, com 20.330 mil unidades.

Líquidos a granel – Estima-se que as maiores variações absolutas positivas nessa modalidade ocorrerão por conta do álcool (1,398 milhão t), com +4,4%, e sucos cítricos (2,010 milhões t), +2,6%. Para o álcool a expectativa é de recuperação parcial nos embarques e para os sucos cítricos foi considerada a expectativa de ajuste adequado da oferta à demanda e uma taxa de câmbio mais benéfica às exportações brasileiras.

Óleo Diesel, Gasóleo – Espera-se para 2017 um crescimento próximo a 0,7%, totalizando 3,452 milhões t.

GLP – A expectativa é atingir 1,146 milhão t, 0,7% a mais que neste ano.

Óleo Combustível e Gasolina – Espera-se certa estabilidade para essas cargas, que devem totalizar volumes de, respectivamente, 1,515 milhão t (+0,7%) e 1,147 milhão t (+0,7%).

Sólidos a Granel - Diante das perspectivas favoráveis para a safra nacional de grãos e açúcar, espera-se uma forte recuperação para este segmento de cargas, principalmente, diante da expectativa do início das operações no terminal Tiplam e de novas melhorias estruturais nos terminais portuários.

Entre as principais mercadorias movimentadas, as maiores taxas de crescimento deverão ocorrer nas movimentações de milho (45,8%), soja em grãos (8,4%), açúcar (7,6%) e adubo (6,3%). Não há perspectiva de movimentação de minério de ferro e carvão enquanto a Usiminas mantiver suspensa a produção de aço na sua unidade de Cubatão.

Milho – Diante das expectativas apontadas no Segundo Acompanhamento da Safra Brasileira de Grãos 2016/17 – Segundo Levantamento, da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), de um crescimento entre 24,9% e 27,1% na produção de milho nesta safra em relação ao ciclo 2015/16, devendo atingir entre 83,13 milhões t e 84,63 milhões t; para a colheita do maior estado produtor (Mato Grosso), de 21,64 milhões t (41,7% acima da safra anterior), e do Departamento de Agricultura dos Estados Unidos (USDA), de um crescimento de 54,5% nas exportações brasileiras do produto, que totalizariam 25,50 milhões t, estima-se que os embarques do produto recuperem parte da forte queda verificada em 2016, registrando crescimento em torno de 45,4%, atingindo cerca de 11,808 milhões t.

Açúcar – A expectativa de movimentação para o produto é de novo crescimento. A projeção da Organização Internacional do Açúcar (OIA) para o ciclo 2017/18, considerando um clima normal nos próximos 21 meses, é que a produção e consumo atinjam o mesmo patamar, encerrando o ciclo deficitário no setor. Ainda que os preços possam reagir negativamente, às perspectivas de equilíbrio da

oferta e demanda mundial e os níveis criticamente baixos dos estoques seriam suficientes para cessar o efeito, segundo o relatório. É importante se considerar a ampliação da disponibilidade de estrutura para o escoamento de açúcar com o início das operações no Tiplan e de investimentos feitos pelos terminais. Considerando apenas a movimentação na modalidade granel, o crescimento estimado é de 7,6% em relação a 2016, atingindo 20,320 milhões de toneladas. Considerando também a movimentação de açúcar em contêineres, o produto deverá atingir um volume total de 22,114 milhões t, 7,1% acima do previsto para 2016.

Complexo Soja (soja em grãos e farelo) – As projeções apontam para mais uma safra recorde, graças ao clima favorável durante o plantio da oleaginosa. Conforme o Acompanhamento da Safra Brasileira de Grãos 2016/17 – Segundo Levantamento (Novembro/2016) da Conab, a produção de soja na região Centro-Oeste deverá crescer entre 11,0% e 12,1%, enquanto para o Brasil a estimativa é de crescimento entre 6,5% e 8,5% (entre 101,60 milhões de t e 103,51 milhões de t). O USDA estima em 58,40 milhões t o volume das exportações brasileiras de soja na safra 2016/17, ficando 7,4% acima do volume estimado para este ano (54,38 milhões de toneladas).

Diante desse cenário, estima-se que passem pelo Porto de Santos cerca de 20,138 milhões t de produtos do complexo soja, um crescimento de 6,5% acima do previsto para 2016. Desse total, cerca de 15,638 milhões t serão de soja em grãos, crescimento de 8,3%, e 4,500 milhões t de farelo de soja, aumento de 0,7%.

Adubo – As perspectivas apontam que os preços devem se manter estáveis e a demanda crescente, relacionada à expansão de áreas agrícolas. Assim, estima-se um crescimento em torno de 6,3% em 2017, chegando a 3,565 milhões t.

Fluxo de Navios - Para 2017 é esperada a continuidade das intervenções, objetivando a manutenção da profundidade do canal e a adaptação dos berços de atracação. Há, também, uma expectativa de forte incremento nos embarques de sólidos a granel (especialmente milho, soja e açúcar), o que tende a elevar a consignação média dos navios. Assim, estima-se que o fluxo de navios crescerá 1,4%, enquanto a consignação média se elevará para o patamar de 25.397 t por navio (alta de 2,2% em relação a 2016).

Resumo da Previsão de Movimentação de Cargas no Porto de Santos

DESCRIÇÃO	PREVISÃO INICIAL PARA 2017	VAR. %
Exportações	89.000.248	8,2
Importações	31.596.294	1,3
Total	120.596.543	6,3

PRINCIPAIS PRODUTOS

Exportações

Açúcar	22.114.922	7,1
- <i>Em sacas</i>	0	-
- <i>Em contêineres</i>	1.794.922	2,3
- <i>Granel Sólido</i>	20.320.000	7,6
Álcool	1.398.871	4,4
Café em grãos	1.355.619	3,8
Carnes	881.000	0,3
- <i>Bovina</i>	528.942	0,3
- <i>De Aves</i>	345.356	0,3
- <i>Outras</i>	6.702	0,3
Celulose	3.154.922	0,2
Soja (grãos + farelo)	20.138.345	6,5
- <i>Soja em grãos</i>	15.638.043	8,3
- <i>Farelo de Soja</i>	4.500.302	0,7
Gasolina	1.147.926	0,7
Milho	11.808.434	45,4
- <i>Em contêineres</i>	193.434	23,2
- <i>Granel Sólido</i>	11.615.000	45,8
Óleo Combustível	1.515.160	0,7
Óleo diesel e gasóleo	1.719.535	0,7
Sucos Cítricos	2.202.324	2,4
- <i>Em contêineres</i>	192.324	0,3
- <i>Granel Líquido</i>	2.010.000	2,6
Sub-Total Exportações	67.437.056	10,8
Outros	21.563.192	0,6
Total Exportações	89.000.248	8,2

Importações

Aduto	3.565.000	6,3
Amonia	373.313	0,5
Carvão	0	-
Enxofre	1.735.000	3,2
GLP	1.146.306	0,7
Minério de Ferro, a granel	0	-

Nafta	180.293	0,7
Sal	953.949	0,5
Soda Caustica	909.694	0,5
Trigo (grãos e farelo)	1.100.000	6,0
Sub-Total Importações	9.963.556	3,6
Outros	21.632.738	0,2
Total Importações	31.596.294	1,3

Total Geral	120.596.543	6,3
--------------------	--------------------	------------

CONTÊINERES (IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO)		
Unidades	2.378.485	0,5
TEU	3.585.578	0,5
Tonelagem	40.439.273	0,5

FLUXO DE NAVIOS		
Atracados	4.762	1,4

Área de Engenharia

A Codesp concluiu mais uma etapa do realinhamento do cais de Outeirinhos, principal obra portuária de construção de cais no país. Trata-se de empreendimento de grande porte realizado com investimento do governo federal. A expectativa é que o Porto de Santos seja contemplado em 2017 com pelo menos R\$100 milhões na Lei Orçamentária Anual, garantindo sua retomada.

Quanto ao sistema viário, além do início da etapa entre o canal 4 e a Ponta da Praia, tem-se, ainda, projetos em andamento em conjunto com os governos do Estado de São Paulo e Município de Santos, que demandam contrapartidas necessárias a sua realização. A empresa elabora projetos, juntamente com a Dersa, e faz gestões junto às autoridades federais para a garantia do empreendimento.

Segurança e ações de combate em casos de acidentes na área do Porto Organizado foram intensificados através de treinamento, capacitação, conscientização e integração dos profissionais envolvidos neste setor. Procura-se garantir condições necessárias para instalações seguras, atuando com agilidade e precisão nas situações de emergência. Nesse sentido, destaca-se a reestruturação e deliberações do Plano de Auxílio Mútuo.

Destaca-se, também, a atuação da empresa na área ambiental, que teve sua equipe ampliada, aumentando o grau de comprometimento, com um desempenho bastante competente. Hoje, as atividades dessa equipe se tornaram um elemento facilitador, orientando os demais setores da empresa em sintonia com as diretrizes e disposições das autoridades ambientais, garantindo a viabilidade das obras de interesse do Porto.

As ações

Dragagem – Os serviços de dragagem no Porto de Santos em 2016 demandaram ações decisivas da empresa para garantir a manutenção das profundidades nos berços de atracação e no canal de navegação.

Enquanto a então Secretaria de Portos dava andamento ao certame licitatório para contratação dos serviços de dragagem do canal de navegação, berços de atracação e bacias de evolução, a Codesp deu continuidade aos serviços, evitando o comprometimento no calado operacional praticado em Santos.

Para dragagem dos berços de atracação, por resultado com medição in situ (efetuada a partir da alteração da profundidade verificada por batimetria antes e após a dragagem), foi contratada a empresa DRATEC Engenharia. O contrato prevê a dragagem de 324 mil metros cúbicos, estimados para recompor as profundidades de projeto dos berços de atracação numa faixa de 40 metros a partir do alinhamento do cais.

O equipamento utilizado para esse serviço é uma draga tipo escavadeira estacionária com capacidade de seis metros cúbicos de caçamba. A draga opera com apoio de dois batelões, que recebem o material dragado para posterior despejo no chamado Polígono de Disposição Oceânica – PDO (bota-fora), área de descarte aprovada pela autoridade ambiental. Os sedimentos retirados são encaminhados para essa área, com 40 quilômetros quadrados, situada fora da baía de Santos, onde não há qualquer risco do material retornar às praias bem como não provocar impactos significativos ao ambiente marinho.

Em outubro de 2016 a Codesp contratou a empresa Dragabrás Serviços de Dragagem Ltda. para os serviços de manutenção do canal de acesso e do acesso aos berços de atracação do Porto de Santos, da Barra até a Alemoa, numa extensão de 24 quilômetros, mais as bacias de evolução e os trechos de acesso aos berços de atracação, prevendo a retirada de até 4,3 milhões de metros cúbicos, até que a Van Ooord, empresa contratada pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil, conclua o projeto de dragagem do canal de navegação do Porto de Santos.

A dragagem do canal de navegação foi iniciada pelo trecho 1, que se estende da Barra até o Entrepasto de Pesca, o qual apresentava maior índice de assoreamento, principalmente, em decorrência das ressacas, mais frequentes durante o inverno. A seguir os serviços passam para o trecho 2, bacia de evolução na área G do trecho 4 e acesso ao cais da Alemoa 4. Concluída a dragagem nesses locais, o serviço passará ao restante do trecho 4, que opera com calado de 11,20 metros, demandando menor volume de serviço.

A draga Pearl River que realiza o serviço é um equipamento construído pelo estaleiro IHC, de bandeira belga. Trata-se de draga tipo Hopper, de sucção e auto transportadora, com capacidade para 24 mil metros cúbicos.

O novo contrato trouxe à Codesp a garantia da continuidade do serviço, inclusive ao longo de 2017, de forma a proporcionar maior tranquilidade aos usuários do Porto de Santos para operar de forma plena, sem restrições, com calado de 13,20 metros, imprescindível para proporcionar maior produtividade. Com

essa garantia, a empresa pode trabalhar de forma mais planejada, atendendo de forma eficiente e oferecendo a infraestrutura necessária ao principal equipamento portuário a serviço do comércio exterior e da economia nacional.

Energia elétrica - Para ampliar a garantia de pleno abastecimento, a Codesp e Companhia Piratininga de Força e Luz (CPFL), através de convênio, definiram a construção de uma subestação de distribuição de energia elétrica que terá capacidade de até 80 megawatts, sem ônus para a Docas. Atualmente, o Porto de Santos, nas duas margens do complexo, aponta consumo de cerca de 70 megawatts.

A Usina Hidrelétrica de Itatinga, com capacidade de geração de 15 megawatts, abastece a margem direita do Porto de Santos, juntamente com mais 8,6 megawatts distribuídos em paralelo com a CPFL.

Contando com um complexo composto por represa, câmara d'água, cinco tubulações de descida da serra, turbinas e geradores, além de 30 quilômetros de linhas de transmissão em 160 torres, duas grandes torres para transposição do canal do estuário, uma central elétrica e 60 subestações ao longo da margem de Santos, a expansão da usina de Itatinga é inviável tecnicamente e a nova subestação da CPFL será dimensionada para atender às necessidades dos usuários.

A concessionária local já instalou cabos de transmissão de energia para o novo sistema em toda a região da margem direita do Porto, desde a subestação Vila Nova, próxima ao Mercado Municipal de Santos, até a subestação Estuário, na Ponta da Praia. A energia da nova subestação na área do Porto será distribuída pela Codesp.

O investimento de implantação da subestação, superior a R\$ 10 milhões, será realizado pela concessionária de energia elétrica e envolve a cessão pela Codesp de área na Avenida Esmeraldo Tarquínio, já entregue pela Codesp, de, aproximadamente, 3.770 m². O convênio vigorará por um prazo de 13 anos.

A concessionária conta com orçamento próprio para o setor e já submeteu cronograma de investimentos e obras junto à Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). A expectativa é que a instalação ocorra no decorrer de 2017 para, em 2018, em uma primeira etapa, disponibilize acréscimo de 20 megawatts aos 8,6 megawatts atualmente fornecidos em paralelo à margem direita.

As obras de modernização da usina que proporcionam mais qualidade e confiabilidade ao sistema foram concluídas em 2016. A usina opera, agora, de forma automatizada, garantindo maior integridade às instalações operacionais e às pessoas. Com essa melhoria, foram reduzidas as perdas no sistema. Para tanto, foi implantada a informatização para controle e monitoramento das operações, além da troca de disjuntores e outras intervenções.

Após tratativas perante a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), foi aprovada a reestruturação do serviço de fornecimento de energia elétrica, componente da Tabela V – Serviços Gerais da Tarifa do Porto de Santos, aos critérios habitualmente adotados pelo mercado.

Infraestrutura de cais – A conclusão de mais 260 metros do novo cais de Outeirinhos, ainda no primeiro semestre de 2016, perfazendo o total de 779 metros, desde as instalações da Marinha do Brasil até o T-Grão, foi uma das principais realizações de infraestrutura no Porto de Santos em 2016.

Os principais ganhos com a construção do cais são a possibilidade para atracação de navios de passageiros em trecho contínuo, um cais moderno para movimentação de carga comercial e a oferta de melhores instalações para operação de navios da Marinha, propiciando um ganho logístico para o porto como um todo.

O novo cais foi construído numa nova configuração de alinhamento e permite a atracação simultânea dos navios de cruzeiros próximo ao Terminal de Passageiros, beneficiando a logística de deslocamento de passageiros na área do porto, além de, fora da temporada, agregar novas instalações de cais com maior profundidade para operação comercial de cargas, ampliando a capacidade de movimentação do Porto de Santos. Outro ganho promovido pelo empreendimento é a oferta de uma estrutura moderna também para atendimento às embarcações da Marinha do Brasil

A obra de construção e adequação para alinhamento do cais de Outeirinhos é um dos principais empreendimentos de infraestrutura portuária no país. A construção dos últimos 260 metros foi concluída em 2016 e inaugurada em 05 de abril daquele ano. O primeiro trecho de 512 metros foi entregue em 6 de junho de 2014.

O contrato das obras está suspenso desde fevereiro de 2016, inicialmente motivado pelo andamento da temporada 2015/2016 de navios de passageiros, uma vez que a obra interditaria o cais em frente ao terminal, e, posteriormente, pela indisponibilidade de recursos na Lei de Orçamento Anual (LOA) 2016. O atual valor do contrato é de, aproximadamente, R\$ 275 milhões, entretanto, para a conclusão da segunda Ordem de Serviço será necessário um aditamento contratual.

Ainda quanto a empreendimentos de infraestrutura de cais, prosseguem os serviços para recuperação e reforço para aprofundamento dos berços entre os armazéns 12A e 23 para permitir a execução de dragagem para até 15 metros, permitindo ampliar a produtividade dos terminais localizados naquela área.

A obra ocorre, basicamente, em duas etapas: recuperação estrutural da laje existente e de, aproximadamente, 1.580 estacas mais as intervenções de reforço da estrutura com execução de cerca de 60 mil metros de colunas de jet-grouting, além dos serviços de instrumentação para medição e controle da movimentação das estruturas durante a execução das obras.

Os serviços envolveram a inspeção de cerca de 3.500 estacas sob a laje do cais as quais, em alguns trechos dos 1.700 metros, apresentavam alto nível de comprometimento. Além da recuperação dessas estacas, a realização do chamado *jet-grouting* garantirá o reforço da estrutura a partir da perfuração e injeção de colunas de nata de cimento com perfil metálico junto à borda do cais.

Após a conclusão do aprofundamento do canal de navegação do Porto de Santos, a obra foi necessária para viabilizar dragagem e atingir profundidade compatível com as cotas previstas, garantindo assim a atracação de navios com mais capacidade de carregamento. Os serviços foram iniciados no final de 2014.

Outra ação destacada é a conclusão, em julho de 2016, das obras de reforço parcial e recuperação de píeres, ponte de acesso e tubovias do Terminal de Granéis Líquidos da Alemoa. O terminal, que opera principalmente com gasolina, amônia, álcool, óleos e compostos químicos e é responsável pela maior parte da movimentação de granéis líquidos do Porto de Santos, passa atualmente por uma crescente demanda, daí a importância do empreendimento, também voltado para a necessidade de se garantir maior profundidade nos berços de atracação, aumentando a capacidade de escoamento das cargas e a segurança operacional.

Os serviços compreenderam o reforço e tratamento de mais de 1.400 estacas de concreto armado e aço, recuperação estrutural de componentes deteriorados das lajes, vigas, rótulas metálicas e elementos do pipe-rack (estrutura que sustenta os dutos até os píeres), dolphins de amarração, de acostagem e ponte de acesso. As obras foram iniciadas no fim do segundo semestre de 2013.

Sistema Viário

Canal 4/Ponta da Praia - A adequação da Avenida Mário Covas, conhecida como Avenida Portuária, e da Avenida Ismael Coelho de Souza, a chamada Avenida Interna, vias situadas entre o canal 4 e a Ponta da Praia, compõem ações para melhoria e modernização do sistema viário do Porto de Santos. A principal intervenção será a implantação de um conjunto de dois viadutos evitando conflito rodoferroviário, promovendo maior agilidade no tráfego dos terminais localizados na região, solucionando um significativo gargalo entre o tráfego de contêineres e de granéis vegetais.

O projeto contempla ainda a transferência das linhas férreas de acesso ao Corredor de Exportação de Granéis Sólidos de Origem Vegetal, que hoje passam no meio de terminais, se deslocando em direção à Avenida Mário Covas Júnior, ampliando os ramais ferroviários até a área do Corredor de Exportação de Granéis Vegetais e possibilitando o adensamento de áreas hoje não operacionalizadas. Serão implantadas quatro linhas férreas, em aporte à demanda de utilização do modal ferroviário.

A obra é dividida em três partes: a construção dos viadutos (de entrada e de saída) e pontilhões ferroviários, o remanejamento de interferências, a revitalização da Avenida Mário Covas Júnior e a readequação da atual Avenida Interna (dentro da área portuária) com a relocação dos ramais ferroviários.

O viaduto de entrada parte do atual traçado da pista da Avenida Mário Covas Júnior, sentido Ponta da Praia, se projetando pelo terreno do antigo terminal da Loydbratt, transpondo a Avenida sobre o Pátio de Contêineres (XXXVI) até atingir o trecho atualmente ocupado pelo pátio ferroviário e pela Avenida Interna

(Avenida Ismael Coelho de Souza) que se tornará área adensada às instalações da Libra Terminais. O viaduto de saída segue contíguo ao de entrada, saindo da área interna do Porto fazendo o desemboque na pista da Avenida Mário Covas Júnior, sentido Macuco.

Com a implantação desse complexo de viadutos, fica segregado o tráfego rodoviário entre veículos de contêineres e de grãos e farelos. Todo o tráfego de contêineres será absorvido pelos viadutos, mantendo-se na Avenida Mário Covas Júnior o trânsito dos veículos que demandam ao Corredor de Exportação.

A Avenida terá seu traçado de 3,1 quilômetros mantido com alguns ajustes e passará por uma completa reurbanização em toda sua extensão, abrangendo reforma do pavimento, nova iluminação e paisagismo, enquanto a avenida interna será mantida desde as instalações da Capitania dos Portos até o armazém 33.

Região do Saboó – Concluída a execução de duas pistas com mão dupla e total de quatro faixas de rolamento. A grande vantagem dessa intervenção no viário é a implantação de acesso exclusivo ao trânsito de passagem, sem conflitar com o tráfego de veículos dedicados aos terminais daquela região.

As obras abrangeram a Avenida Engenheiro Augusto Barata, na região da entrada do Terminal para Contêineres da Margem Direita – Ecoporto, seguindo por detrás do pátio 2 até sua interligação com a Avenida Engenheiro Antônio Alves Freire, com troca de, aproximadamente, 900 metros de pavimento (de paralelepípedo para concreto asfáltico), incluindo sinalização horizontal e vertical, drenagem e iluminação, remoção de 1.800 metros e implantação de 324 metros de linhas férreas, bem como a construção de uma edificação para transferência das instalações da ALL. O empreendimento foi concluído em dezembro de 2016.

A implantação dos novos trechos no viário do Porto de Santos compõem a chamada segunda fase das obras da Avenida Perimetral Portuária de Santos, abrangendo o trecho Macuco/Ponta da Praia e o trecho do Saboó/Alemoa. A Perimetral de Santos já conta com extensão total de cerca de 6,0 quilômetros, desde a Praça Barão do Rio Branco, no Centro, até o Canal 4, no Macuco. Com os atuais empreendimentos, teremos as pistas de 3,1 quilômetros da Avenida Mário Covas Júnior mais 400 metros de extensão de cada viaduto, 1,26 quilômetros do trecho da Avenida Interna entre a Capitania dos Portos e o armazém 33 do cais e 900 metros na região do Saboó, num total de mais 5,66 quilômetros, atingindo quase 12 quilômetros de um novo viário em Santos.

Outras ações

Bacia do Mercado – Concluídas as obras de restauração do Frontispício do Rio dos Soldados, situado na Bacia do Mercado, e do Canal do Mercado, situado à Avenida Ulrico Mursa.

Em função da implantação da Avenida Perimetral da Margem Direita do Porto de Santos, no trecho compreendido entre a Praça Barão do Rio Branco e a Praça Nossa Senhora de Fátima (Praça da Santa), a Codesp reconheceu sua responsabilidade na preservação e restauração dos bens tombados próximos à

obra, bem como na revitalização das áreas remanescentes, precedida da elaboração de competente projeto de restauro e aprovação junto ao Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Santos (Condepasa) e ao Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (Condephaat).

Projetos

Projetos necessários para viabilizar futuras obras no Porto de Santos, com destaque para o setor viário e de reforço e recuperação de cais:

Avenida Perimetral Portuária de Santos (Alemoa/Saboó) - Implantação da Avenida Perimetral da Margem Direita - Trecho I entre o Viaduto Paulo Benevides e o “piperack” do Terminal Intermodal de Santos (TIS), com, aproximadamente, 580 m de extensão, contemplando, também, a implantação de canal de drenagem da Alemoa. Etapa prevista para 2017: licitação das obras do Trecho I – Viaduto Paulo Benevides até o Piperack do retão da Alemoa;

Avenida Perimetral Portuária de Santos (2ª Entrada do Porto) – Elaborado projeto funcional para análise dos entes envolvidos para melhorar o acesso rodoviário e solucionar o conflito rodoferroviário do Valongo, garantindo ao Porto uma alternativa de entrada e saída de veículos em caso de fechamento/bloqueio da Avenida Engenheiro Augusto Barata. Também foi efetuada a análise preliminar das propostas de traçado geométrico desenvolvidas pela Dersa para a 2ª Entrada do Porto. Etapa prevista para 2017: elaboração do projeto executivo da 2ª entrada do Porto de Santos, através de convênio com a Secretaria de Logística do Estado de São Paulo.

Estacionamento Rotativo de Caminhões e Readequação de Linhas Férreas - Implantação de estacionamento rotativo de caminhões no terreno da Alemoa (em frente à BTP), cedido pela Secretaria de Patrimônio da União (SPU) e readequação das linhas férreas em harmonia com o projeto da segunda entrada do Porto de Santos. Etapa prevista para 2017: elaboração de projeto funcional, termo de referência e planilha orçamentária para contratação de projeto executivo.

Avenida Perimetral da Margem Direita (Reurbanização da Bacia do Canal 4) - Adequação do sistema viário da Bacia do Canal 4 para melhorar a distribuição dos diversos fluxos de veículos, portuários e urbanos, que utilizam a Avenida Perimetral e aumentar a segurança do trânsito na região. Etapa prevista para 2017: elaboração de projeto funcional, termo de referência e planilha orçamentária para contratação de projeto executivo.

Avenida Perimetral da Margem Esquerda - Concluídas as revisões do projeto executivo para Implantação da segunda fase da Avenida Perimetral Portuária de Guarujá, conforme alterações solicitadas pela Concessionária Ecovias. A implantação garantirá a segregação do tráfego, melhorando, significativamente, a movimentação de cargas e aumentando a segurança do trânsito urbano, adequação dos passeios e ciclovias atendendo as exigências de acessibilidade, bem como a instalação de passarelas de pedestres para transposição da Avenida Santos Dumont e da Avenida Perimetral. Contempla a construção de uma ponte

estaiada sobre a Rodovia Cônego Domênico Rangoni com, aproximadamente, 500 metros de extensão e a construção de um viaduto na Avenida Santos Dumont em vigas pré-moldadas com cerca de 1.000 metros de extensão. Etapas previstas para 2017: análise e aprovação do projeto executivo pela Artesp, licitação da primeira etapa da segunda fase (trecho sobre a Rodovia Cônego D. Rangoni e acesso a Av. Perimetral).

Recuperação Estrutural do Cais da Ilha do Barnabé - Revisão do termo de referência e planilha orçamentária para recuperação do cais público da Ilha do Barnabé, com 302 metros de extensão, contemplando a recuperação estrutural das estacas de carga, da laje do cais e das estacas pranchas do paramento frontal. Construção de um dolfim de atracação e de contenção do talude lado Guarujá. Etapa prevista para 2017: licitação das obras no valor estimado de R\$ 34,7 milhões e licitação do gerenciamento das obras no valor estimado de R\$ 6,3 milhões.

Duplicação do Acesso Rodoviário da Ilha do Barnabé - Elaborado o projeto funcional, termo de referência e planilha orçamentária para a contratação de projeto executivo, aguardando definições de gates e controles de acessos para finalizar esta etapa. A adequação do acesso rodoviário da Ilha do Barnabé consiste na implantação de nova pista com, aproximadamente, 2.700 metros de extensão e recuperação/reforma da pista existente com acostamento em ambos os lados, permitindo assim um acesso rodoviário com duas faixas de entrada e duas faixas de saída. Contempla, também, a construção de uma ponte sobre o Rio Diana com, aproximadamente, 110 metros de extensão e um viaduto sobre o Rio Sandi com, aproximadamente, 300 metros de extensão. Etapa prevista para 2017: licitação do projeto executivo no valor estimado de R\$ 6 milhões.

Contenção e Recuperação Estrutural do Cais do Armazém 12 – Elaborado o termo de referência e planilha orçamentária para a contratação de projeto executivo, dependendo de atualização do orçamento. Etapa prevista para 2017: licitação do projeto executivo no valor estimado de R\$ 950 mil.

Meio Ambiente, Segurança e Saúde

Plano de Ajuda Mútua (PAM) – a reestruturação do PAM foi uma das iniciativas da Codesp para intensificar as ações de prevenção e segurança do trabalho no Porto de Santos. O novo regulamento do PAM foi estabelecido através de Resolução da Presidência, consolidando a divisão do Porto em áreas para otimizar o atendimento. A instalação da sede administrativa do plano é outra realidade a ser implementada em 2017.

Merece destaque a realização de diversos exercícios simulados de atendimento a emergências viabilizados no âmbito do plano, visando o treinamento das equipes, avaliação de cenários acidentais e procedimentos de atendimento, além do conhecimento mútuo entre as equipes de brigadas de emergência, Corpo de Bombeiros e outros participantes.

Banco de dados auxilia ações de emergência no Porto de Santos - A disponibilidade de um banco de dados de carga perigosa para consultas sobre localização de contêineres nos pátios de terminais, bem como a

descrição precisa da carga, permitindo uma ação efetiva e rápida em caso de emergência, como situações de incêndio ou vazamento, já é uma realidade no Porto de Santos.

O banco foi criado a partir de um programa desenvolvido pela Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra) e reúne informações procedentes da Receita Federal, extraindo-se dados inerentes às cargas perigosas. Através de contato promovido pela Codesp e Antaq junto à Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim), o Banco contará com mais informações para combate emergencial em caso de sinistro, agregando informações da Ficha de Informações de Segurança de Produtos Químicos (FISPQ).

Ainda numa próxima etapa, está prevista a elaboração de um mapa 3D, contendo as informações do Banco em um desenho 3D, com a visualização virtual do posicionamento dos contêineres contendo cargas perigosas nas respectivas quadras dos terminais.

Vigilância sanitária – O Programa Integrado de Controle e Monitoramento da Fauna Sinantrópica Nociva em todas os terminais arrendados foi uma iniciativa para fortalecer o Porto em relação ao combate de vetores e pragas urbanas. Através de resolução da presidência, foi estabelecida a obrigatoriedade da implantação do programa, estabelecendo os deveres das arrendatárias e o papel da Autoridade Portuária.

Gestão, gerenciamento e licenciamentos ambientais de obras – Prosseguem as atividades de gestão ambiental das obras de dragagem do Porto Organizado de Santos e adjacências, assegurando a execução dos programas ambientais preconizados na licença ambiental das obras de dragagem de manutenção, garantindo a continuidade do serviço. Neste ano, seguem os monitoramentos, bem como elaboração de estudos para a melhoria e gestão dos possíveis impactos gerados pela atividade.

Regularização Ambiental – A Codesp aguarda para 2017 a obtenção da Licença de Operação para Regularização do Porto Organizado de Santos, bem como a licitação, contratação e implantação dos programas ambientais estabelecidos pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). Em 2016, a Codesp atendeu aos questionamentos do Ibama para o parecer que contempla a análise do Estudo Ambiental da Regularização do Porto de Santos. Também elaborou propostas de escopo para a maior parte dos programas ambientais sob responsabilidade da Companhia.

Para a gestão 2017, está prevista ainda a deflagração de licitação para contratação de empresa para realização de Estudo de Análise de Riscos (EAR), Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR) e do Programa de Controle de Emergências/Plano de Atendimento a Emergências (PCE/PAE). O EAR apontará os riscos de acidentes ampliados, que extrapolam o limite das instalações. O PGR estabelecerá medidas preventivas a fim de evitar o desencadeamento da emergência. O PCE/PAE prevê o planejamento das ações de atendimento a emergências.

Política Ambiental – Em 2016 foi instituída a Política Ambiental da Codesp, determinando o estabelecimento de instrumento normativo que norteie os processos do sistema de Gestão Ambiental



(SGA) da empresa. O SGA é um conjunto de ações integradas, visando a sustentabilidade ambiental das atividades da empresa, através de controles e práticas focadas na preservação dos recursos naturais em todos os setores da companhia.

A Política Ambiental define como objetivos: atendimento integral à legislação ambiental vigente e às normas definidas pela companhia; a busca pela eficiência na prestação de serviços portuários baseada no princípio da conservação e controle ambientais; prevenir a poluição em todas suas formas; cuidar do patrimônio histórico e cultural da região; estimular a inovação tecnológica na busca de oportunidades para o crescimento dos negócios e melhoria contínua do SGA e promover o treinamento e capacitação constante dos seus colaboradores.

Assessoria de Comunicação Social
Companhia Docas do Estado de São Paulo
Porto de Santos