

Neste sábado (17) e domingo (18), a partir das 8 horas, haverá a primeira etapa eliminatória da competição do melhor motorista de caminhão do Brasil, no Posto Aldo Locatelli, à Avenida Engenheiro Plínio de Queiroz - Lote 7 - Jardim Industrial, em Cubatão. O desafio é considerado pelos profissionais do segmento o mais importante da categoria. Informações 3054-3308.

Fotos Nara Assunção

São horas, às vezes dias de viagens em estradas pelo Brasil até que a mercadoria chegue, geralmente por meio de caminhões, ao Porto de Santos, o maior da América Latina. Atualmente, segundo o presidente do Sindisan - Sindicato de Empresas de Transporte Comercial de Cargas do Litoral Paulista, Marcelo Marques da Rocha, o Porto é responsável por quase 30% do movimento de importação e exportação de todo o País.

Para se ter ideia, embarcam e desembarcam cerca de 92 milhões de toneladas por ano de mercadorias, sendo que o trem é responsável apenas por 5 milhões de toneladas deste montante (pouco mais de 5% do total).

A previsão, de acordo com Marcelo Rocha, é que em uma década a movimentação cresça para 220 milhões de toneladas, sendo que as mercadorias transportadas por caminhões passarão a ser de 190 milhões.

Com tanta carga transportada, que cresce a cada ano, o número de caminhões também aumenta. Segundo o movimento União Brasil Caminhoneiro cerca de oito estados mandam simultaneamente suas cargas para Santos, o que prejudica o trânsito, principalmente na época de safra.

Na última terça-feira (13), por exemplo, a área da Alemoa apresentou congestionamentos que duraram quase todo o dia. Após uma manhã tumultuada, o trânsito só voltou ao normal depois das 14 horas, porém o tráfego no Porto voltou a ficar intenso após às 18 horas, por conta do excesso de caminhões. A concessionária Ecovias emitiu no dia boletim informando que o reflexo da lentidão atingiu os Kms 63 e 64 da Via Anchieta.

Com o mau tempo e o excesso de caminhões também houve lentidão no trecho da Alemoa nesta sexta-feira (16). Nas áreas externas ao Porto, a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) registrou congestionamento na Avenida Nossa Senhora de Fátima, do Sesi até a Martins Fontes e da Martins Fontes até o Saboó.

Segundo o caminhoneiro vicentino, Luiz Fontes, que há 18 anos atua na área, problemas como estes estão se tornando cada vez mais constantes. "Este é um dos principais motivos que levam os caminhoneiros a se estressarem tanto no trânsito", reclama. A impressão, de acordo com Fontes, é que a cada ano, a frota duplica e a desorganização cresce.

Mesmo com algumas obras como o trecho sul do Rodoanel, entregue em março, e a entrega de mais um trecho da perimetral, o porto de Santos continua formando um gargalo. O número de caminhões já ultrapassa o que o porto suporta. O que falta, segundo Rocha, é vontade do poder público em resolver esta questão



PORTO-CIDADE

Caos sobre rodas

Com o crescente volume de cargas que chegam ao Porto em caminhões e trens, o trânsito, sem logística e estrutura adequadas, provoca cada vez mais congestionamentos e conflitos

NARA ASSUNÇÃO
DA REDAÇÃO

definitivamente.

Para se ter ideia, como explica o presidente do Sindicam (Sindicato dos Caminhoneiros), José Luiz Ribeiro Gonçalves, a própria perimetral já passou do prazo estipulado. Em 2007, lembra, o prazo era de um ano e meio para que a obra estivesse pronta. "Já estamos em 2010 e falta ainda a segunda parte. Além disso, a obra da perimetral deveria começar de fora para dentro e não ao contrário. Afinal, a entrada do porto necessita ainda mais de reformas", conta.

Outro exemplo de como as obras podem demorar foi o viaduto na área da Alemoa, que faz a ligação com a avenida Portuária, que demorou 16 anos para ficar pronto. "Hoje, se não tivéssemos esta obra, o trânsito com certeza estaria um caos ainda maior. São mudanças como estas - significativas - que precisamos para continuar realizando nosso trabalho e contribuindo com o desenvolvimento do Porto", conta

Para Gonçalves, o Rodoanel já ajudou bastante a vida dos caminhoneiros. "Antes, com as restrições de horários na Capital (devido ao rodízio de carros) tínhamos que nos planejar de forma diferente, como dirigir durante a madrugada. Agora está bem mais tranquilo, além da estrada ser ótima. É claro que já estamos pensando em melhorias, o que é normal", diz.

O Rodoanel liberou os ca-

minhões de terem de passar em importantes vias da Capital, como a Avenida dos Bandeirantes. Porém, o acesso ao litoral ainda é feito pela sinuosa rodovia Anchieta, o que continua gerando os mesmos riscos que antes.

"Qual a dificuldade de construir uma nova estrada apenas para caminhões? O número de acidentes diminuiria muito e não juntariam carros de passeios com os de transportes", indaga Marcelo Rocha.

Já para José Luiz, isto seria o ideal, mas antes são necessárias obras mais rápidas para melhorar o problema atual. "Se já está ficando inviável, imagina daqui a alguns anos, quando a previsão é aumentar ainda mais a frota. Se

a intenção do governo e das empresas é de expandir o porto, aumentando sua capacidade, estas mudanças precisam começar o quanto antes. Senão houver adequações o porto será impedido de evoluir como se espera", diz José Luiz.

Os pontos mais críticos, segundo os caminhoneiros, são o trevo de Cubatão e o acesso à Alemoa Industrial, em Santos. "Demos uma solução paliativa para a questão da Alemoa criando uma nova possibilidade de acesso à avenida Anchieta, porém a empresa - que tem concessão da área - não libera esta passagem. Falta vontade de todos", conta.

Logística provoca problemas

Com 51 anos, José Luiz dirige seu caminhão como autônomo desde os 18, profissão que foi herdada pelo pai. Em todo o tempo de trabalho, o que mais o atrapalha, além dos congestionamentos, são a falta de organização de alguns terminais. "De vez enquanto somos obrigados a esperar por horas para descarregar ou carregar o caminhão", reclama.

"A logística dos terminais também não facilita. Mesmo agora com o agendamento, para tentar diminuir o fluxo em um mesmo horário, ainda não melhorou. Estava marcado para eu carregar o caminhão às 8h30, por exemplo, mas já são quase 10 horas e nada ainda. E o pior é que falta lugar para estacionar. As ruas são estreitas, o que gera ainda mais confusão", explica Luiz Fontes, enquanto estava com seu caminhão estacionado em uma rua transversal à Avenida Nossa Senhora de Fátima, na

Zona Noroeste.

Todo o processo logístico, segundo José Luiz, deveria ser repensado. "Um caminhão não deveria fazer uma viagem pequena em dez dias e sim dez viagens pequenas em um dia. Assim diminuiria o número de caminhões. O que impede é o tempo perdido pela falta de organização de alguns terminais. Além disso é necessário que se tenha vontade de utilizar racionalmente os espaços", desabafa. Outra questão importante é a falta de estacionamentos para este tipo de transporte. "Este é um dos motivos que levam com que os profissionais não invistam no caminhão. Apenas uma roda custa em torno de R\$1.300. Todos ficam com receio de serem roubados", ressalta.

A assessoria de imprensa da Codesp afirma que foi aberto no dia 23 de junho uma área

de, aproximadamente, 10 mil metros quadrados - tamanho pouco superior a um campo de futebol oficial - para estacionamento de caminhões na Avenida Augusto Barata, na reta da Alemoa, em caráter provisório, enquanto o projeto oficial não é cumprido.

A área, recentemente transferida para a Codesp, pela Secretaria de Patrimônio da União (SPU), atenderá aos caminhoneiros autônomos, devidamente credenciados pela Autoridade Portuária, com capacidade estática para cerca de 100 caminhões. O uso é gratuito, permitindo a veículos atrelados, sem carga, em plenas condições de funcionamento para uma permanência de, no máximo, 48 horas, sendo o retorno possível somente após período de 6 horas da saída. (NA)



Terminais

A concentração de caminhões transportando cargas ao longo dos dias úteis contribui para a ocorrência de transtornos no trânsito

Projetos tentam amenizar situação

Para o secretário de Assuntos Portuários e Marítimos de Santos, Sérgio Aquino, o passo mais importante é organizar o processo de logística do Porto, como a criação de um sistema informatizado e integrado de agendamento que funcione 24 horas, o que não acontece hoje. "O que vemos é uma concentração de caminhões de segunda a sexta-feira durante o dia. Finais de semana, feriado e à noite o fluxo diminui muito", explica.

Em relação à logística, ele também defende a utilização de forma mais inteligente das áreas de retroporto, para diminuir a quantidade de caminhões que ficam nas ruas esperando pelo carregamento e descarga das mercadorias. "Além disso também deveriam utilizar os postos reguladores, não só como estacionamento, mas também para agilizar o processo de regulamentação. Caminhão parado é sinal de ineficiência dos usuários", explica.

Com todas estas mudanças, segundo o secretário, o problema do trânsito já melhoraria bastante. Para ele, só depois vem a questão das obras de infraestrutura, tão essenciais quanto, porém que demoram mais tempo para serem viabilizadas. Em relação a perimetral, ele afirma que realmente o ideal seria que as obras tivessem iniciado com a ligação da rodovia Anchieta ao porto, o que teria já melhorado o acesso à área portuária.

Porém, a segunda parte do projeto, que deveria ter sido a primeira, deverá ser licitada apenas em 2011. Segundo informações da assessoria de imprensa da Codesp, está sendo desenvolvido um projeto que contemple todas as intervenções projetadas para o trecho entre Saboó e Alemoa e seu entorno, tais como o mergulhão, previsto no projeto de revitalização dos armazéns 1 ao 8, o reordenamento de arrendamentos na área do Saboó, a influência do aces-

so ferroviário, a ligação a seco entre as margens e a construção de novos terminais como o Teval e o Brasil Terminal Portuário (BTP).

Já para a primeira parte, que está em andamento, a expectativa é de entregar tudo até 30 de novembro. O traçado também privilegiou o incremento de linhas ferroviárias, aumentando a participação desse modal como meio de transporte de cargas no Porto.

A prefeitura de Santos, segundo Aquino, possui um projeto de um novo sistema binário na Via Anchieta, além da construção de dois novos viadutos. Um que interligue os dois lados retroportuários da Alemoa, e outro na entrada de Santos. Mudanças também estão

sendo discutidas em relação às rodovias Domênico Rangoni e Piaçaguera-Guarujá, com novas vias marginais e rotatórias.

A intenção do governo e da iniciativa privada é investir também na transferência das cargas para outros modais, como a ferrovia, principalmente em relação a carga do açúcar, no qual o porto é o que mais exporta a commodity no País. Aliás, afirma Aquino, o investimento é essencial para o desenvolvimento do Porto. "Também estamos pensando na valorização e na viabilização do sistema hidroviário, um projeto a longo-prazo, mas que quando for implantado ajudará muito na retirada de veículos nas vias", explica



Cena comum

Em razão do mau tempo durante a semana, a CET registrou vários pontos de congestionamento em vias de acesso ao Porto

