

ANJ
 ASSOCIAÇÃO
 NACIONAL DE JORNALIS

IVC
 INSTITUTO VERIFICADOR
 DE COMUNICAÇÃO

 SISTEMA ATRIBUNA
 DE COMUNICAÇÃO

ATRIBUNA

 FUNDADA EM 26 DE MARÇO DE 1894
 M. Nascimento Jr. (1909-1959)
 Giusfredo Santini (1959-1990)
 Roberto Mário Santini (1990-2007)

MARCOS CLEMENTE SANTINI
 Diretor-Presidente

ROBERTO CLEMENTE SANTINI
 Diretor-Vice-Presidente

RENATA SANTINI CYPRIANO
 Diretora de Marketing

FLAVIA CLEMENTE SANTINI
 Diretora de Circulação

PAULO NAEF
 Diretor-Superintendente

ARMINDA AUGUSTO
 Editora-Chefe

MÁRCIO DELFIM LEITE SOARES
 Gerente Comercial e Marketing

MARCO ANTONIO DA COSTA
 Gerente Industrial

Cortes nas obras do Porto de Santos

Os cortes no Orçamento da União atingiram o Porto de Santos, o maior da América Latina, peça fundamental na movimentação de cargas de exportação e importação do País. Em 2015, a verba federal destinada a ele é de R\$ 156,5 milhões, 75,6% a menos do que a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) propôs à Secretaria de Portos (R\$ 641,4 milhões).

Não há a menor dúvida de que problemas serão criados. Obras de infraestrutura essenciais não serão realizadas e outras, já em andamento, devem ser desaceleradas. Os recursos próprios da Codesp, que representam R\$ 56,9 milhões, serão empregados quase na sua totalidade nos serviços de dragagem do canal de acesso e dos berços de atracação, considerado indispensável para o funcionamento do Porto, sendo destinados R\$ 50 milhões para essa finalidade.

Em 2014 o Porto de Santos terá R\$ 213,4 milhões entre verbas próprias e da União, valor totalmente insuficiente para dar prosseguimento às obras programadas. Três delas, já em execução – alinhamento do cais de Outeirinhos, que já tem um trecho pronto; reforço do cais para aprofundamento dos berços entre os Armazéns 12 A e 23; e a recuperação do píer da Alemoa – terão seus cronogramas revistos. E outras, como a ampliação da Avenida Portuária em Santos (que já tem projeto executivo pronto) e a Perimetral da Margem Esquerda, em Guarujá (em fase de projeto) serão postergadas.

Os novos acessos ao Porto a partir da Via Anchieta, que deveriam ter prioridade absoluta, como demonstrado no recente incêndio ocorrido nas instalações da Ultracargo, no Distrito da Alemoa, e que paralisaram o funcionamento do complexo na margem direita por uma semana, ficam prejudicados e sem qualquer previsão ou possibilidade de realização. Toda a operação portuária continuará na dependência do único acesso existente: o Viaduto Paulo Bonavides, em situação de alto risco e vulnerabilidade.

A passagem subterrânea no Valongo, o Mergulhão, que eliminará conflitos rodoferroviários no cais do Sabóo, também será adiada. Vale lembrar que, neste caso, o projeto está sendo revisto, para buscar reduzir o custo total orçado em R\$ 800 milhões para algo em torno de R\$ 310 milhões. Mesmo que isso seja possível, não haverá recursos para sua execução.

O quadro é grave e merece atenção. Embora o Brasil viva um cenário de dificuldades, é preciso critério e bom senso nos cortes. Uma área estratégica para o País – o maior porto nacional – não pode ser penalizado na proporção ocorrida. Impõe-se que haja reações, baseadas em dados, números e argumentos racionais. E cabe às prefeituras locais, aos deputados da região, aos empresários e sindicatos de trabalhadores empreenderem um movimento articulado e firme para tentar rever a atual situação que, se confirmada, trará enormes prejuízos ao Brasil.

Opinião

Do leitor

As cartas enviadas à *Tribuna do Leitor* devem conter nome, endereço, telefone e RG. O tamanho dos textos não pode ultrapassar 900 toques, incluindo os espaços. As cartas que não obedecerem esta orientação serão desconsideradas, bem como e-mails anexados.

E-MAIL
 leitor@atribuna.com.br

ATENDIMENTO AO LEITOR
 Telefone: 0800-727 7710

REDAÇÃO
 Rua João Pessoa 129, 3º andar, Centro Santos,
 São Paulo. CEP 11013-900

Correios esclarece

Em atenção ao questionamento da leitora Fernanda Ferro de Oliveira, publicado em 30 de abril, a Diretoria Regional dos Correios de São Paulo Metropolitana esclarece que a primeira tentativa de entrega ocorreu em 08 de abril, dentro do prazo do serviço contratado, e a 2ª e 3ª vez foram realizadas nos dias 09 e 10 de abril. O motivo correto é “entrega não efetuada”; após três tentativas o objeto é encaminhado para entrega interna. A cliente foi procurada por um representante dos Correios que esclareceu pessoalmente o assunto. A empresa continua à disposição do cliente para quaisquer outras informações.

ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO DIRETORIA REGIONAL DOS CORREIOS DE SÃO PAULO METROPOLITANA

rer diretamente ao órgão que registrou a autuação. A legislação federal de trânsito determina que cada órgão de trânsito é responsável pelas multas que aplica. Por isso, o Detran.SP não responde por autuações feitas por outros órgãos nem tem autonomia para excluí-las, mesmo quando em casos de suspeita de duplê.

ASSESSORIA DE COMUNICAÇÃO DETRAN.SP

CET e vergonha



Em 27 de março, havia um caminhão em minha porta de saída de veículo. Após tentativas em achar o motorista resolvi ligar para a CET. Falei com a atendente e narrei o fato. Após mais de 40 minutos sem resposta, a exemplo de vez anterior, e com o veículo ainda na porta, fiz nova ligação e solicitei falar com um superior. Me passaram para a área operacional. A atendente tem problema de intelecto? Tem ela capacidade e poder para avaliar o que será passado para operações? Não vou citar nome, mas o tenho. O supervisor que

atendeu já veio com resposta pronta: “Todas as viaturas estavam ocupadas”. Está claro e evidente que não dão muita atenção ao fato. Fica claro que o direito de igualdade fica ferido/morto quando só se multam carros e motos. E os ciclistas na contramão e em cima de calçadas? Não obtive resposta à minha reclamação nem por parte da CET, nem por parte da Ouvidoria da PMS (prot. 5020/2015) que, em nova ligação, me disse que a resposta poderia levar 45 dias. Sr. prefeito de Santos, a CET só envergonha a cidade e Santos não merece isto.

ALFREDO PAULO FILHO - SANTOS

Brisamar e menores

Apoio integralmente a iniciativa de se pedir ao menos o RG dos menores que tentam, literalmente, “invadir” o Shopping Brisamar, em São Vicente. A quantidade de menores que tentam incitar bagunças e arrastões naquelas dependências é absurda e, as famílias que lá frequentam com filhos e netos querem o sossego e a segurança que não têm nas ruas da cidade. Parabéns ao Shopping Brisamar.

EDSON ALONSO LOPES - SANTOS

É irreversível!

A cada dia que passa, mais a Operação Lava Jato se aproxima do Palácio do Planalto e adjacências. Segundo noticiário, agora é o sr. João Santana, marqueteiro de Dilma Rousseff, quem está sendo investigado pela Polícia Federal por uma série de irregularidades financeiras. A propósito, demorou!

LUIS FERNANDO SANTOS - SANTOS

Mudanças no pré-sal

Quando foram anunciadas as primeiras descobertas de reservas de petróleo e gás na camada pré-sal da bacia de Santos, grande onda de otimismo tomou conta do País. Diante do expressivo potencial de produção dos campos ali localizados, criou-se a expectativa de que, em pouco tempo, o Brasil se tornaria um grande produtor e exportador de óleo, e que os recursos obtidos trariam oportunidade excepcional de desenvolvimento econômico e social.

A realidade, porém, mostrou-se mais complicada. Apesar dos avanços alcançados, que fizeram com que o pré-sal seja responsável por 28% de toda a produção nacional de petróleo e gás, vários problemas surgiram. Houve forte queda no preço internacional do produto, que, combinada às dificuldades internas da Petrobras, atingida pelos escândalos de corrupção e problemas de administração nos últimos tempos, provocaram alteração significativa do quadro.

Apesar da reestruturação em curso, será preciso um tempo longo para que a Petrobras consiga reconquistar prestígio e capacidade de investimento. Mas há ainda outras questões que envolvem a empresa, e uma delas diz respeito à sua excessiva responsabilidade na exploração do pré-sal. Segundo o novo marco regulatório do setor, de 2012, que instituiu o regime de partilha de produção para a produção de petróleo e gás na área do pré-sal, a Petrobras deve ser a operadora de todos os blocos contratados, sendo-lhe assegurada a participação mini-

ma de 30% em todos os consórcios que forem formados.

Surgem agora propostas de liberar a Petrobras dessa obrigatoriedade, flexibilizando, portanto, as regras estabelecidas para a exploração do pré-sal. O presidente da empresa, Almir Bendine, o presidente do Conselho de Administração da estatal, Murilo Ferreira, e o ministro da Fazenda, Joaquim Levy, seriam favoráveis a essa alteração. Bendine, em recente depoimento no Senado, afirmou que o peso da dívida da estatal limita sua participação em novos leilões do pré-sal, que só devem voltar a acontecer em 2017.

Há ainda outro ponto polêmico cuja mudança é cogitada: a exigência de conteúdo nacional, cujos percentuais mínimos a própria Petrobras não tem conseguido cumprir, o que recomendaria, para o avanço e continuidade do processo de exploração e produção, que fosse revisto e flexibilizado.

Não se trata de mudar o regime de partilha de produção. Ele se justifica em campos de grande potencial produtivo, e é adotado em vários países, substituindo a concessão, justificada quando os riscos e incertezas são maiores. Mas é preciso reconhecer a necessidade de alterações, que envolvem a participação da Petrobras e as exigências de conteúdo nacional, exatamente para dar condições de atratividade para novos investimentos, e para o prosseguimento e avanço da expansão da produção de petróleo no pré-sal.

Tribuna Livre

ANDRÉ ROCHA SANTOS. Mestre em Arquitetura e Urbanismo na área de Planejamento Urbano e Regional pela USP e doutor em Sociologia pela Unesp, pesquisador do Observatório das Metrópoles, Núcleo Baixada Santista

São Vicente e a bicicleta

É consenso entre aqueles que analisam a questão da mobilidade urbana nas grandes cidades o fato de que andar de bicicleta é uma forma de locomoção que traz enormes ganhos com relação ao trânsito e à poluição. A partir disso, é razoável supor que as administrações públicas estejam preocupadas em prover nossas cidades com um sistema de cicloviárias, ciclofaixas, sinalizações horizontais, verticais e de solo que se interliguem no espaço municipal e intermunicipal, certo? Errado, se pensarmos em São Vicente.

A cidade vicentina tem poucos equipamentos cicloviários, principalmente se comparado às vizinhas Praia Grande e Santos. Isso não seria tão grave se, ao menos, os equipamentos existentes tivessem começo, meio e fim. Vejamos alguns exemplos: a ciclofaixa que vem do Itararé e deveria se ligar à ciclovia da Linha Amarela apresenta sérios problemas na altura da rotatória do supermercado Carrefour, pois simplesmente a ciclofaixa e a ciclovia não se ligam. Situação difícil que prejudica a segurança de ciclistas e pedestres.

Ainda a mesma ciclovia (que deveria continuar até a Área Continental) é abruptamente interrompida no cruzamento com a Rua Mascarenhas de Moraes na altura do Bairro Vila Margarida. Entre essa rua e a Rodovia dos Imigrantes simplesmente não há ciclovia ou ciclofaixa.

Com relação à ligação entre os municípios, a ciclovia santista da



Avenida Nossa Senhora de Fátima (também inacabada e mal feita) deveria ser unida a algum tipo de equipamento cicloviário na Avenida Antônio Emmerich em São Vicente, pois “urbanisticamente falando” são a mesma avenida. Entretanto, não é o que acontece. Na Avenida Antônio Emmerich novamente não há ciclovia ou qualquer plano futuro de instalação.

Perto dali, no corredor formado pela união das avenidas Capitão Luiz Hourneaux, Penedo e Augusto Severo, que vai desde os bairros Jardim Guassu/Vila Cascatinha até a Rodovia dos Imigrantes, o descaso com a população prossegue. Nesta via, que corta bairros como Catiapoã, Jôquei Clube, Parque São Vicente, Vila Nossa Senhora de Fátima e Cidade Náutica chegou a ser

anunciado na administração passada uma ciclovia no canteiro central em toda a sua extensão. Porém, essa promessa nunca saiu do papel.

Outras situações incompreensíveis são encontradas na “ciclovia” que deveria vir desde Praia Grande passando por São Vicente até alcançar a ciclovia do José Menino, em Santos. No bairro Japuú, o equipamento cicloviário não apresenta qualquer sinalização, faixas ou pintura de solo há muitos anos. Após os ciclistas serem interrompidos pela obra de recuperação da Ponte Pênsil, também não conhecem nenhuma sinalização no trecho entre a ponte e a ciclovia que começa na Biquinha.

Depois de um trecho adequado de ciclovia ao longo da praia do Gonzaguinha, inexplicavelmente a ciclovia termina na Rua Onze de Junho sem se ligar a nada ou a lugar nenhum! Durante uma parte das obras do VLT na Linha Amarela foi aberto na Rua Onze de Junho uma ciclovia que se ligava a uma ciclofaixa no bolsão Itararé/Ilha Porchat. No entanto, após o término das obras, essa ciclovia foi retirada.

Desse modo, se torna inadiável por parte da administração atual a elaboração de um Plano Cicloviário no âmbito de um plano maior de mobilidade. Um plano que seja capaz de interligar o município e que possa ser construído de forma participativa por especialistas e pela população que se utiliza da bicicleta por necessidade, para fugir do trânsito, para atividade física ou para o lazer.