

economia

Redução do calado de navegação preocupa agentes logísticos do Estado

Sedimentos movimentados com enchentes podem dificultar o uso do modal hidroviário

/ LOGÍSTICA

Jefferson Klein

jefferson.klein@jornaldocomercio.com.br

As enchentes que afetaram vários terminais portuários gaúchos também trouxeram impactos nas hidrovias do Rio Grande do Sul. A movimentação de galhos, sedimentos e outros materiais pelo leito dessas vias coloca em risco a navegabilidade. O cenário gera apreensão entre empreendedores que utilizam o modal para o transporte de cargas.

No Estado, o único terminal que não teve as operações interrompidas foi o de Rio Grande. O presidente do Sindicato dos Armadores de Navegação Interior dos Estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e Mato Grosso do Sul (Sindarsul), Fernando Becker, receia que algumas cargas possam migrar da via fluvial para as estradas. “Fundamentalmente os grãos, que sairiam do Norte do Estado passando por embarques na redondeza de Porto Alegre para irem a Rio Grande”, aponta o dirigente.

Ele salienta que o permanente assoreamento dos leitos dos rios é um problema sério para as empresas que atuam no setor. Becker cobra que o governo estadual, atra-

vés da empresa pública Portos RS, seja mais célere e efetivo quanto às dragagens das hidrovias. O representante do Sindarsul adverte que talvez as embarcações tenham que operar aquém das suas capacidades máximas no Rio Grande do Sul, em função do baixo calado.

Quanto aos danos provocados pelas enchentes, Becker cita o caso do terminal da Oleoplan, no rio Gravataí, no qual entrou água nos silos, estufando a soja estocada e danificando a estrutura de armazenamento. Já o diretor executivo da Navegação Guarita, Werner Barreiro, revela que há cerca de uma semana a companhia registrou uma embarcação, nas proximidades da usina do Gasômetro, que, mesmo com o nível do Guaíba elevado, roçou em volumes de detritos acumulados. “Isso sinaliza que quando a água voltar aos níveis normais teremos, sim, restrições de calado importantes na saída de Porto Alegre”, prevê o empresário.

Nos afluentes do Guaíba, Barreiro comenta que deverão ocorrer problemas semelhantes. O diretor executivo da Navegação Guarita admite que tanto embarcadores quanto transportadores estão preocupados com a recuperação do fluxo de cargas nas hidrovias e com o escoamento da



Dragagem da via fluvial é apontada como saída para reduzir impacto do assoreamento causado pelas chuvas

produção agrícola. Quanto à base que a Navegação Guarita possui no porto da Capital gaúcha, Barreiro detalha que o espaço está atualmente inoperante. “A parte administrativa foi totalmente perdida e terá que ser reconstruída”.

O CEO da Arvut (empresa que faz trabalhos de levantamento de batimetrias no Estado para clientes como Braskem e CMPC), Kayo Soares, atesta que os canais hidroviários do Rio Grande do Sul, de tempos em tempos, já precisariam ser submetidos a processos de dragagem de manutenção e, com as enchentes, essa situação foi agravada. Ele acrescenta que será preciso fazer levantamentos para entender como está a morfologia do fundo da via fluvial. “Agora é um momento de estudos para observar onde estão depositados os sedimentos e qual seria a melhor estratégia de dragagem”, comenta.

Soares alerta que durante o verão o Guaíba tende natural-

mente a baixar seu nível. “Isso, combinado com um possível assoreamento, pode comprometer a navegação na região”, adverte o CEO da Arvut.

Essa situação, antecipa ele, poderia deslocar cargas para as rodovias gaúchas, o que implica mais geração de CO2 e riscos de acidentes. Ele informa que uma barcaça que transporta madeira, por exemplo, retira 280 caminhões bitrens da estrada por trecho percorrido.

Para Soares, manter uma hidrovia operacional será uma das chaves para a reconstrução da economia do Rio Grande do Sul, por se tratar de um diferencial competitivo.

O presidente da Câmara Brasileira de Logística e Infraestrutura, Paulo Menzel, também reforça que os agentes logísticos, historicamente, defendem a realização de dragagens nas hidrovias gaúchas. Ele indica que o pior cenário para

a operação portuária no Rio Grande do Sul, no pós-enchentes, deverá ser verificado nos terminais de Estrela e Porto Alegre. “Porque os volumes de detritos e areia que estão ali são algo impressionante”, explica Menzel.

O coordenador do Grupo Temático de Logística do Conselho de Infraestrutura da Fiergs, Sergio Luiz Klein, defende que para a hidrovia ser melhor aproveitada no Estado é necessário dar confiabilidade. “Significa garantir um calado oficial, entre Porto Alegre e Rio Grande, o ano todo”, sustenta o dirigente.

A redução de calado, reitera Klein, acarreta retirar muita carga das embarcações, o que representa um enorme prejuízo financeiro. Ele argumenta que o uso desse modal, atualmente, ganha em importância devido à divulgação das práticas ligadas ao conceito de ESG (do inglês Environmental, Social and Corporate Governance).

Portos RS contará com Dnit para realização de batimetria e dragagens

Obras mais complexas de batimetria e dragagem para remediar a situação de assoreamento causada pelo pós-enchente estão sendo tratadas pelos governos estadual e federal e vão ser executadas através do Departamento Nacional de Infraestrutura dos Transportes (Dnit). Porém, apesar de ainda aguardar por essas iniciativas, o presidente da Portos RS, Cristiano Klinger, adianta que ne-

nhuma cultura agrícola específica deverá ter problema para ser escoada através do porto do Rio Grande, até porque os acessos terrestres ao complexo já foram restabelecidos.

O governo do Estado calcula que para a recuperação dos portos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre serão necessários aportes de cerca de R\$ 600 milhões. Desse montante, R\$ 150 milhões irão para a retomada do porto da

Capital gaúcha e R\$ 450 milhões para fazer a batimetria e a dragagem dos canais navegáveis, tanto de hidrovias quanto do canal de acesso a Rio Grande.

Klinger acrescenta que, para garantir a segurança da navegação, a Portos RS, em conjunto com a Capitania dos Portos, anunciou a redução do calado do canal de acesso ao porto do Rio Grande para 12m20cm até a realização da dragagem

de restabelecimento “Além disso, iniciamos nas últimas semanas uma batimetria (no canal de acesso porto do Rio Grande) com o objetivo de averiguar quais os locais mais impactados pelo assoreamento”, diz o presidente da Portos RS.

Sobre a possibilidade de que cargas deixem a hidrovia e migrem para a rodovia, a questão, pondera Klinger, dependerá também de os terminais

estarem aptos a sustentarem a retomada. “O que vai muito além da navegação, e eu destaco que a navegação não foi interrompida”, salienta o dirigente. Ele enfatiza que, por mais que tenham ocorrido os transbordos da enchente, houve casos como, por exemplo, o da fábrica de celulose da CMPC, em Guaíba, que não parou a operação e nem a movimentação pela hidrovia.