

INFRAESTRUTURA

Investimentos garantem competitividade à hidrovia

Recursos do Funrigs permitiram dragagem e reforço na sinalização de trechos entre Rio Grande e Porto Alegre

Eduardo Torres

Quando o navio PGC Taormina, com bandeira de Malta e carregado com gás bruto, terminou o percurso desde o Porto de Rio Grande até Porto Alegre pela Lagoa dos Patos, em abril, representou um marco para a logística hidroviária gaúcha. Depois de 42 anos, foi possível retomar a navegação noturna na principal via nas águas internas do Rio Grande do Sul.

A operação foi resultado de um planejamento iniciado cerca de três meses antes, após a liberação do canal para grandes embarcações, com a execução de trechos de dragagem e reforço na sinalização previstos nos investimentos destinados pelo Fundo do Plano Rio Grande (Funrigs) para dragagens dos canais de navegação à Portos RS, após a cheia que atingiu o Estado em 2024.

"Aquele aporte de R\$ 731

milhões terá sua complementação total neste ano, com a sequência do contrato iniciado em 2025 para dragagem em Rio Grande, e continuidade de dois lotes de canais hidroviários em processo de dragagem. Neste ano, ainda será licitado o último lote de quatro canais a serem dragados para completarmos o projeto iniciado após a cheia e a recuperação da capacidade de navegação no Rio Grande do Sul", explica o presidente da Portos RS, Cristiano Klinger.

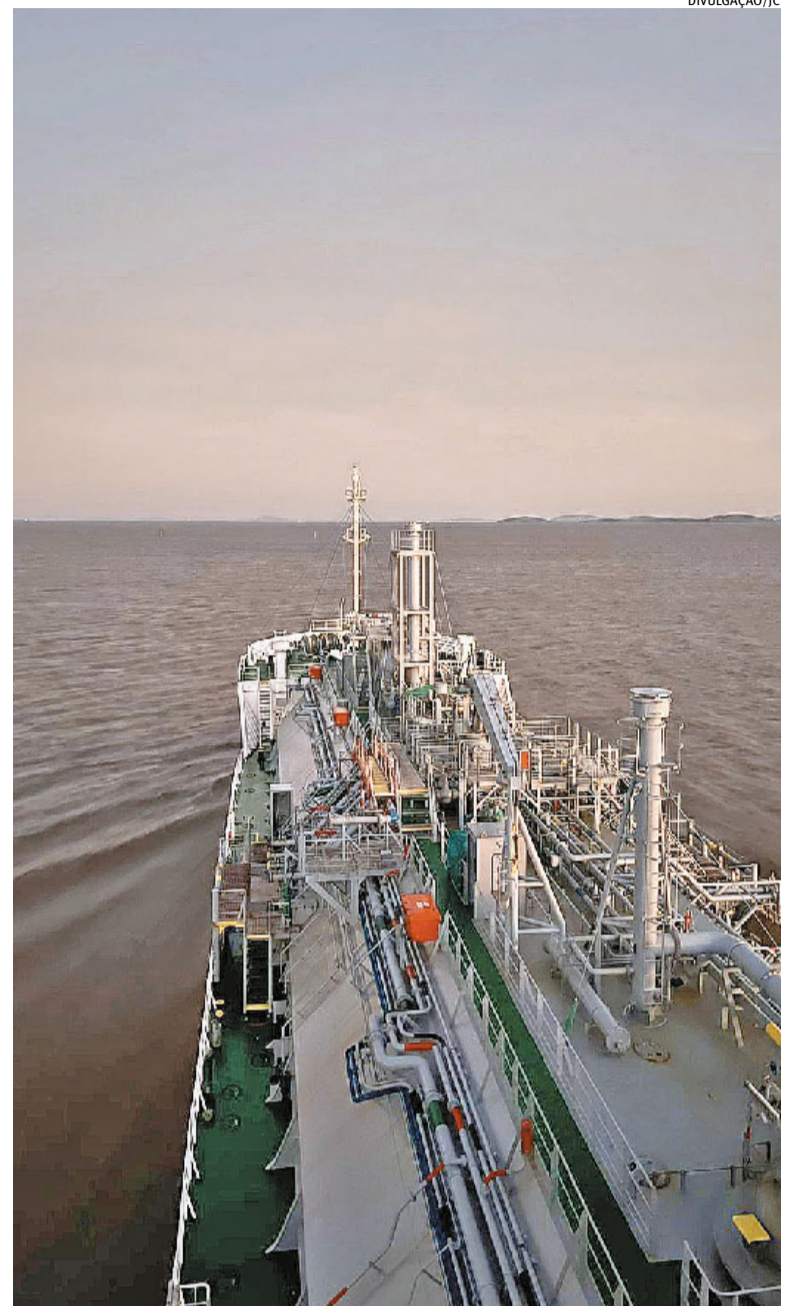
Ao todo – incluindo valores do Funrigs –, a companhia deve desembolsar R\$ 370 milhões em operações de dragagem neste ano. O avanço logístico da rota noturna tende a refletir em redução de custos e de tempo e, por consequência, uma maior atratividade ao uso da hidrovia. "É ganho de eficiência, redução de custos e mais competitividade para nossos portos. Essa vantagem chega, inclusive, aos consumidores finais", avalia o dirigente.

O canal na Lagoa dos Patos, com aproximadamente 260 quilômetros, é o principal trecho da hidrovia no Rio Grande do Sul que é alvo do projeto para concessão

por parte do Governo Federal. Pelo modelo proposto, a iniciativa privada passará a ser responsável pela manutenção da infraestrutura dos canais de navegação internos do Estado, assumindo operações como dragagens e batimetria. Um modelo que, na opinião de Cristiano Klinger, tende a tornar as operações mais eficientes.

"Hoje, sempre que existe uma necessidade, precisamos abrir todo um processo de licitação para que seja executada, por exemplo, uma dragagem. Isso torna o processo moroso e mais caro. A modelagem de contrato com longo prazo, além de dar segurança jurídica, técnica e operacional, vai reduzir custos para manter os calados e acesso às operações portuárias, tanto em Rio Grande quanto ao longo da hidrovia", avalia.

Em breve, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) deve publicar o chamado para uma audiência pública que avaliará o modelo de concessão, depois, o processo ainda passará por avaliação do Tribunal de Contas da União e só então estará pronto para ser levado a leilão.



RS retoma navegação noturna nas águas internas após 42 anos

Empresa promete terminal de grãos mais rápido do mundo

A Bianchini, uma das maiores operadoras de cargas graneleiras no Porto de Rio Grande, prepara-se para colocar em operação um dos terminais mais rápidos do mundo. A partir dos investimentos de R\$ 200 milhões, e a instalação de uma nova e mais moderna esteira, serão, ao final do processo de implantação, cinco mil toneladas de grãos carregadas por hora para as embarcações. Atualmente, a capacidade do terminal é de 2,6 mil toneladas a cada hora.

"No momento em que agilizamos todo o processo, não fazemos mais os navios terem que esperar fora da barra. E isso nos gera preços melhores para a soja, sem tantas perdas com a logística", explica o coordenador de operações portuárias da Bianchini, Antônio Carlos Bacchieri.

A perspectiva é de que a nova esteira entre em operação no começo de 2027, em um primeiro momento, com ampliação de 60% em relação à atual capacidade de

transporte por esteiras no terminal.

O investimento também resultará na ampliação da capacidade de armazenamento no terminal da Bianchini. Passará das atuais 1,2 milhão de toneladas de capacidade estática em armazéns horizontais para 1,5 milhão de toneladas.

Conforme Bacchieri, as mudanças se estendem a todo o ciclo de operação do terminal. Em relação à chegada de grãos pelo modal ferroviário, serão instalados

tombadores mais modernos, e também haverá melhorias no sistema de operações rodoviárias.

"Criamos uma infraestrutura própria para os caminhoneiros. A ideia é que nenhum fique mais de seis horas em Rio Grande", detalha.

A operação da Bianchini divide com os terminais Tergrasa e Termasa, da cooperativa CCGL, a maior parcela das ações de embarque e desembarque de grãos em Rio Grande. E a perspectiva

é de que em outubro deste ano esteja operando o Termasa completamente renovado após a destruição provocada pela cheia de 2024.

Os investimentos devem chegar a R\$ 700 milhões para elevar a 400 mil toneladas de capacidade estática instalada no terminal, que também tem o píer transformado, aumento na capacidade operacional de carga e descarga de caminhões e trens, novas balanças e uma subestação de energia.

Pelotas e Rio Grande serão bases logísticas para a exploração de petróleo

Entre o Porto de Rio Grande e o Aeroporto João Simões Lopes Neto, em Pelotas, a Petrobras começa a estabelecer as bases do que pode transformar a infraestrutura dos dois municípios do Sul do Estado. Estes foram os dois pontos escolhidos pela companhia como bases para a atuação das suas equipes

durante os estudos de avaliação do potencial de exploração de petróleo na chamada Bacia de Pelotas, entre o Sul do Rio Grande do Sul e Santa Catarina.

Por meio de nota da sua assessoria de imprensa, a Petrobras confirma que está conduzindo levantamentos em alguns municípios do Rio Grande do Sul

visando subsidiar o Estudo de Impacto Ambiental relacionado ao processo de licenciamento da atividade de pesquisa na Bacia, e que já tramita junto ao IBAMA. As bases aérea e marítima fazem parte da estruturação destes estudos.

Apesar do potencial elevado de haver petróleo nesta região,

ainda não há conclusão sobre a viabilidade comercial da exploração no litoral gaúcho. Daí a importância deste estágio de investigação técnica de possíveis explorações de petróleo e gás. A prospecção da Bacia tem previsão de duração até 2028.

Em material divulgado à imprensa, a Prefeitura de Pelotas

chegou a confirmar que o município sediará toda a gestão e administração das operações de prospecção, o que poderá resultar, futuramente, em ganhos significativos com os royalties. A Petrobras, no entanto, esclarece que ainda não definiu a localização da base administrativa e operacional para a região.