

INFRAESTRUTURA

# Estaleiro devolve ritmo industrial ao Porto de Rio Grande

Investimentos na zona portuária movimentaram quase R\$ 7 bilhões

Eduardo Torres

No último ciclo positivo do polo naval de Rio Grande, a movimentação na montagem de embarcações no Estaleiro Rio Grande convivia com a própria montagem do estaleiro, quase simultaneamente. Hoje, após um investimento de R\$ 13 milhões por parte da Ecovix somente para uma atualização dos equipamentos já disponíveis no estaleiro desde o antigo ciclo, a retomada foi possível. No entanto, esse retorno da mobilização do estaleiro agora coincide com um novo ciclo de investimentos no Porto de Rio Grande, desde o incremento de terminais, como nos casos do Termasa, da Bianchini, do recentemente anunciado futuro terminal de celulose e da ampliação do Terminal de Contêineres (Tecon), até a própria infraestrutura portuária e marítima. Ao todo – incluindo os aportes recebidos para a montagem de novas embarcações pela Ecovix –, os recentes investimentos movimentam quase R\$ 7 bilhões na principal porta de entrada e saída de mercadorias do Rio Grande do Sul.

“A soma de todos esses investimentos atraídos para Rio Grande faz parte de uma construção estratégica que iniciamos em 2022 para tornar a nossa operação mais forte em todo o seu complexo hidroviário. Um projeto de sermos vistos em outro patamar, como um hub verdadeiramente do

Conesul. Ainda estamos na busca por mais investimentos, que vão ampliar a nossa capacidade, eficiência e competitividade. Hoje, eu digo que qualquer carga nova que chegue, o Porto de Rio Grande tem capacidade de atender”, valoriza o presidente da Portos RS, Cristiano Klingner.

Somente em investimentos na infraestrutura marítima, que envolve toda a operação em Rio Grande, a Portos RS tem em 2026 um ano de investimentos recordes desde 2022, chegando a R\$ 319,1 milhões a serem desembolsados. E há ainda a maior parte destinada ao Porto e ao Distrito Industrial da cidade do Sul do Estado entre os R\$ 20 milhões destinados à infraestrutura terrestre no ano.

“São aportes que vão desde o controle de acessos, automação, renovação de toda a parte elétrica até a implementação do sistema VTS, de controle de tráfego. Tudo o que vai nos auxiliar em tomadas de decisão e eficiência de operação”, resume Klingner.

No estaleiro, já são pelo menos seis anos garantidos por contratos para a construção de embarcações em Rio Grande. A partir da chegada da primeira carga de aço, em abril, a organização das linhas de produção iniciou. E a partir de julho, de acordo com o CEO da Ecovix, Robson Passos, com a chegada de uma carga maior de aço, o processamento do metal ganhará maior fôlego, inclusive com a contratação de pelo menos 100 trabalhadores, além dos 350 que já atuam no complexo.

“Iniciamos as operações pela construção dos quatro navios Handy Max (que operam com a



Retorno da movimentação no Estaleiro coincide com novo ciclo de investimentos no Porto de Rio Grande

movimentação de derivados de petróleo) no projeto em parceria no consórcio Maré Nova, que está com a parte de engenharia mais adiantada e nos permite iniciar o processamento do aço. Este deve ser o contrato que vai impulsionar mais fortemente o nosso segundo semestre, mas o contrato para construção dos cinco navios gaseiros, que tem engenharia contratada pela Ecovix, está em fase final dessa etapa e a nossa ideia é, ainda neste ano, termos alguma movimentação, também de processamento de aço, para este contrato no estaleiro”, detalha o dirigente.

Ainda neste ano, a empresa espera pelo resultado da concorrência – na qual apresentou a melhor proposta à Transpetro – para a construção de outros quatro navios do tipo MR1 (Medium Range - para o transporte de petróleo e derivados), com a mobilização no estaleiro possivelmente iniciando em 2027, somando outros R\$ 1,3 bilhão aos R\$ 3,6 bilhões já contratados no estaleiro.

Simultaneamente, o estaleiro deve iniciar neste começo de segundo semestre o desmantelamento, em um contrato com a Gerdau, da segunda plataforma de petróleo, a P-33, gerando metal a ser reciclado nas operações da siderúrgica entre Charqueadas e Sapucaia do Sul. A primeira, a P-32, foi desmanchada

em oito meses de operações, finalizadas em maio.

De acordo com Robson Passos, o acúmulo de demandas não preocupa em relação à capacidade de produção do estaleiro. As instalações contam com duas linhas de produção aptas a finalizarem duas embarcações por ano e com uma capacidade de processamento de até 80 mil toneladas de aço por ano.

“Foi uma planta concebida no contexto da produção de plataformas, e nos contratos atuais, nenhuma embarcação atingirá esse volume de processamento”, explica Passos.

No pico de movimentação do estaleiro, previsto para acontecer até o final do próximo ano, serão quatro mil pessoas trabalhando nas linhas de produção. A maior parte, aponta o CEO da Ecovix, a ser preenchida com profissionais já disponíveis entre Rio Grande e Pelotas. No entanto, o desafio da empresa, desde a retomada do estaleiro, era garantir contratos pelo mais longo prazo possível. E a preocupação não era apenas de garantir a operação das linhas de produção, mas para gerar fôlego para o desenvolvimento de especialistas e engenheiros em Rio Grande, o que, futuramente, será um diferencial técnico fundamental para atrair novos projetos.

“Hoje o mercado tem uma lacuna. Mesmo com a disponibilidade

da maior parte dos profissionais que estarão nas linhas de produção, quando falamos em funções mais qualificadas e especializadas, como engenheiros, há um vazio entre profissionais seniores, que já atuavam no ciclo anterior da indústria naval de Rio Grande, e muito jovens. A aproximação entre essas gerações vai ser o ganho deste ciclo que, até o momento, já tem seis anos garantidos de atuação. Formar e capacitar esses especialistas é fundamental para a permanência da indústria naval na região”, aponta.

É o que Passos chama de ciclo de aprendizagem, como acontece no processo de desmantelamento das plataformas de petróleo. Em uma operação inédita entre estaleiros brasileiros, somente com uma plataforma foram geradas 44 mil toneladas de aço. “Tudo foi feito de forma segura, tanto do ponto de vista da saúde dos trabalhadores quanto do meio ambiente. Houve, fundamentalmente, uma curva de aprendizado. No final do desmantelamento da primeira plataforma, já conseguimos tirar blocos de 1 mil toneladas em uma só ação”, conta o CEO. A expectativa é, a partir da chegada da segunda plataforma ao dique, demorar o mesmo período no desmanche. São estruturas “irmãs”, com porte semelhante e mesma concepção.

## Investimento bilionário em contêineres

Até 2029, com aporte de R\$ 1,4 bilhão, o Terminal de Contêineres do Porto de Rio Grande deverá operar com capacidade de movimentação de até 3,2 milhões de TEUs (medida para contabilizar contêineres carregados em um navio cargueiro) anuais, mais do que o dobro da atual capacidade de operação, de 1,4 milhão de TEUs. Uma mudança que começa pela ampliação do cais dedicado aos contêineres, passando dos 900 metros para 1,2 mil metros.

De acordo com o diretor-presidente do Tecon Rio Grande, Paulo Bertinetti, as mudanças já estão em

fase adiantada de implementação, tanto no planejamento e execução de obras, quanto na aquisição de equipamentos. Trata-se, segundo ele, da preparação do terreno para receber embarcações maiores em Rio Grande.

“A demanda por essa operação já é uma realidade, movimento impulsionado pelo crescimento da produção dos exportadores da região e do transbordo de contêineres do Uruguai, Argentina e Paraguai. Os investimentos são essenciais para mitigar gargalos logísticos e sustentar a capacidade operacional do terminal em um cenário de expansão contínua”, avalia.

Com a ampliação do cais e da retroárea, por exemplo, será possível operar simultaneamente até três navios de 368 metros de comprimento. “É uma adequação que responde diretamente à transformação da frota marítima global e viabiliza ganhos expressivos de produtividade, com redução de tempo de espera e maior eficiência nas operações”, completa.

Já considerado o mais automatizado terminal deste tipo no País, com o investimento bilionário, o Tecon Rio Grande contará com 17 guindastes renovados entre o cais e o pátio da operação e 26 tratores de

pátio. Todos esses equipamentos serão elétricos e com automação. A obra incluirá ainda a pavimentação de 180 mil metros quadrados.

O Terminal de Contêineres é considerado peça-chave na transformação de Rio Grande em hub do Conesul. Entre os desafios, conforme Bertinetti, estão a infraestrutura logística, especialmente em relação aos canais de acesso e navegação do porto, além de um ambiente regulatório estável e previsível.

“É a união entre melhorias estruturais contínuas para receber grandes embarcações sem criar gargalos

e a criação de um ambiente regulatório estável que garantirá a atração de outros e novos investimentos privados no porto”, aponta.

Em 2025, o terminal atingiu, pela primeira vez na história, marcas superiores a 1 milhão de TEUs movimentados em 773 embarcações que chegaram a Rio Grande. No primeiro trimestre deste ano, o ritmo é ainda mais intenso, com crescimento de 25,15% em TEUs movimentados por contêineres, chegando a quase 250 mil TEUs em três meses – pouco mais da metade dessa movimentação em exportações.