

INFRAESTRUTURA

Paralisações da Ponte do Guaíba afetam logística

Segunda interrupção do sistema de içamento em menos de dois meses prejudica operações portuárias e preocupa setores ligados ao transporte de cargas

Marina Mugnol

✉ marina@jcrs.com.br

Pela segunda vez em pouco menos de dois meses, o sistema de içamento da Ponte do Guaíba foi interrompido para a realização de manutenções periódicas, entre os dias 3 e 8 de agosto. Mais uma vez, a recorrência da paralisação de uma das principais rotas do Rio Grande do Sul volta a chamar atenção para os impactos econômicos provocados pela interrupção da estrutura em toda a cadeia logística.

De acordo com a CCR Via-Sul, concessionária responsável pela estrutura, a intervenção faz parte do plano de aprimoramento e preservação operacional da ponte. A medida busca restabelecer as condições ideais de funcionamento do sistema e reduzir a necessidade de novas intervenções de maior impacto no futuro.

Para o prático de Porto Alegre, Geraldo Almeida, a forma como a concessionária tem conduzido as manutenções da ponte precisa ser revista. As



CCR/DIVULGAÇÃO/JC

De acordo com a concessionária responsável, a intervenção faz parte do plano de aprimoramento

interrupções deveriam ser previamente planejadas e programadas em conjunto com a administração do porto, o que, de acordo com Almeida, não vem ocorrendo.

“Ficamos 10 dias sem receber embarcações. É justamente nesse período que as manutenções deveriam ser realizadas. Porém, se a concessionária não tem a intenção de aguardar o navio, é necessário discutir diretamente com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) para encontrar uma solução para esse problema.”

Almeida ressalta ainda que as paralisações afetam toda a cadeia de abastecimento. Segundo ele, quando há uma interrupção na hidrovia, todas as cargas que dependem daquele trecho para serem transportadas também são impactadas.

“Nós, profissionais, não podemos ficar na dúvida se vai ou não ter ponte. É disso que vem o nosso ganha-pão e, no momento em que você não tem esse serviço, todos que dependem desse processo são afetados financeiramente.”

No caso dos gases petro-

químicos, os prejuízos são ainda maiores. Segundo Almeida, quando não é possível escoar a produção e não há espaço para armazená-la, é necessário realizar a queima do gás por meio do flare. Dessa forma, o produto, que possui alto valor agregado, acaba sendo perdido.

“Uma das operações afetadas pela última paralisação da ponte gerou um custo de US\$ 200 mil por dia. Ou seja, se um trajeto curto custa US\$ 2,5 milhões e o produto é vendido por US\$ 3 milhões, o lucro é de US\$ 500 mil. Mas, se for preci-

so gastar US\$ 1 milhão durante cinco dias à espera do carregamento do navio, esse valor supera o lucro da operação. Em vez de ganhar US\$ 500 mil, vou ter um prejuízo de US\$ 500 mil”, explica Almeida.

Já Wilen Manteli, presidente da Associação Hidrovias do Rio Grande do Sul (Hidrovias RS), destaca que, além dos impactos no abastecimento e na economia de toda a cadeia, as paralisações também prejudicam a imagem da logística brasileira no exterior.

“Esse tipo de problema gera uma série de prejuízos. A partir do momento em que um navio em Porto Alegre é parado, isso atrasa outro em Rio Grande, e assim por diante. Com isso, o Estado perde ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços), oportunidades de emprego e diversas outras coisas. No fim, deixamos de crescer e evoluir.”

Manteli critica ainda a falta de interesse do poder público em buscar soluções para esse tipo de problema. “Tinha que haver um maior envolvimento da sociedade junto ao governo para estabelecer uma política de logística, pelo menos dentro da Lagoa até Rio Grande, que é o nosso corredor para os mercados externos. Estamos tentando trabalhar nisso, mas é difícil. O gaúcho, lamentavelmente, não é associativo”.

ASCOM PORTOS RS/DIVULGAÇÃO/JC



Iniciativa privada fará o maior aporte

Governo projeta necessidade de R\$ 1,2 tri em investimentos em logística até 2050

O governo federal estima a necessidade de R\$ 1,225 trilhão em investimentos em infraestrutura logística até 2050, dos quais R\$ 734,4 bilhões deverão vir da iniciativa privada e R\$ 490,5 bilhões do setor público, segundo o Plano Nacional de Logística (PNL) 2050, que entra em vigor nesta quarta-feira, 12.

O PNL 2050 mapeou três corredores de manutenção e 31 eixos logísticos considerados estratégicos para o desenvolvimento nacional, além de identificar 112 objetivos prioritários de atuação, segundo o governo. O

documento levantou ainda problemas logísticos e dificuldades para o escoamento doméstico de carga e para exportação.

No diagnóstico, o governo identificou saturação rodoviária em curtas distâncias e em distâncias médias, saturação dos aeroportos na macrometrópole de São Paulo, isolamento de comunidades na região Norte, concentração aeroportuária, desafio na integração regional aérea, desafio na integração regional hidroviária e altas distâncias até centralidades.

Entre as principais diretrizes do PNL está o fortalecimento da intermodalidade, com maior integração entre rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos, como forma de reduzir a dependência do Brasil do transporte rodoviário.

A avaliação do governo é que a diversificação da matriz de transportes pode reduzir custos logísticos, aumentar a segurança operacional e ampliar a competitividade dos setores exportadores.

“A ideia é ampliar as malhas de transporte, como a ferroviária, que conta atualmente com cerca de 30 mil quilômetros, além de reduzir a concentração de mercado no Sudeste, por meio da promoção de concessões aquaviárias, terrestres e aeroviárias que atendam à particularidade de cada Estado e comportem o escoamento dos volumes crescentes do setor produtivo nas cinco regiões do País”, afirma o governo no Plano.

Atualmente, as rodovias concentram 54% da movimentação de cargas no Brasil, en-

quanto as ferrovias respondem por 27%, o transporte aquaviário por 19% e o modal aéreo por menos de 1%, segundo dados da Infra S.A.

O governo também afirma que o PNL 2050 deverá subsidiar a elaboração do próximo Plano Plurianual (PPA) e contribuir para a definição das prioridades orçamentárias da União, além de orientar a estruturação de futuros projetos de concessão e parcerias com o setor privado.

Elaborado pelo Ministério dos Transportes em conjunto com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), o plano estabelece diretrizes para os próximos 24 anos e busca aumentar a eficiência da matriz logística brasileira, reduzir custos de transporte e ampliar a integração entre diferentes modais.